Radu THEODORU
ÎN LUPTĂ
CU VALURILE
Motivaţie
*

Vineri, *10 august 1984*, la orele 11.20, în punctul de coordonate 42°25 latitudine nordică şi 28°93 longitudine estică, timonier de cart fiind fiul skipperului, s-a rupt cârma iahtului *Hai Hui* 2 în plină traversadă a Mării Negre. Adia o briză uşoară de N-N.V. cu 3 metri pe secundă, marea se vălurea legănător, ziua se arăta feerică şi *skipperul*, tocmai îşi terminase tirada prin care omagiase turismul nautic ca mijloc de cunoaştere a universului.

Când iahtul a scăpat de sub controlul timonierului, *skipperul*, atribuind faptul neglijenţei elevului Horia Theodoru din clasa 11-a, dispunând discreţionar de autoritatea funcţiei la bord, dublată de cea paternă de la care nu abdicase niciodată, a avut tentaţia să-l scarmene pe elevul neglijent spre a-l aduce din condiţia privilegiată de „pui al mamei” şi beneficiar de regulamente şcolare mai mult decât blânde şi larg îngăduitoare, la cea de *mus*.

Elevul perspicace a avut replică promptă, trecându-i echea.

Cârma se rupsese de sub safran şi se dusese la fund.

Tablă de oţel groasă de 8 mm. Desigur, secund era Puiu

Olteanu.

— Nicio problemă, a spus secundul. Improvizăm e cârmă…

…Joi, august 1985 Ia orele 22.30 iahtul Hai Hui2 a intrat în rafalele albe de sub vântul insulei Ikaria; în drumul de întoarcere spre casă atinsese cel mai îndepărtat punct al tuturor croazierelor, insula Kâzâl Ada care desparte teoretic Marea Egee de Marea Mediterană, situată între coasta Asiei Minor şi Rhodos, luase cunoştinţă de Meltemi care-i slăbise două file din babord chiar de lângă chilă, făcea 5 găleţi de apă în 15 minute şi cu totul

evident era un iaht prea mic pentru Meltemi şi
Egeea în perioada 15 iulie-15 septembrie.
Skipperul şi secundul, care împlinise în ziua aceea 37 de ani, au avut o noapte de coşmar încercând să dubleze insula Ikaria prin vest. l'Jeavând cum coborî la hartă în cabina în care apa clefăia trecând peste cuşete la fiecare ambardee, skipperul nu şi-a dat seama că izbindu-se de lanţul munţilor Atheras, *Meltemi* având forţa 8/9 Beaufort marin înconjoară insula sporindu-şi viteza şi că masele de aer se presează între Ikaria şi lanţul Cycladelor, strâmtoarea acţionând ca un tub Venturi în care Meltemi atinge forţa maximă.

Se poate spune că în noaptea de 8 august 1985, în ziua de 9 august şi apoi în noaptea de 9 spre 10 august, echipajul lui *Hai-Hui* 2 a cunoscut Egeea, vântul care o domină, *Meltemi*, şi a mai învăţat câte ceva despre navigaţie şi mare, iar constatarea lapidară a skipperului făcută în 9 august spre orele 18.10 când rafalele albe au rupt şcota randei şi au sfâşiat focul de drum, rezumată la propoziţia: „Puiu, până aici ne-a fost", încercaseră să cuprindă sintetic şi obiectiv o situaţie-limită care de fapt se datora unei neîncrederi a skipperului în suma de informaţii culeasă din documente şi de la navigatori. Cu scepticismul celui care poate aprecia viaţa în urma unei aventuri existenţiale complexe şi nu de puţine ori dramatice, skipperul acordă informaţiei curente o încredere parţială. Ştie că majortitatea oamenilor au predilecţie pentru exagerare şi câteva clişee verbale în uz îi măresc scepticismul: „colosal", „formidabil", „nemaipomenit" îl fac să ciulească urechea şi să vâre informaţia, întâmplarea
„Nemaipomenită", sub semnul / = radical din…

Condiţiile mării sunt ele însele născătoare de fabulaţie şi pământenii au tendinţa să atribuie marinarilor o imaginaţie îndeobşte luxuriantă. Lucrurile nu stau tocmai aşa, asta demonstrându-se mai ales de la bordul unei mici nave cu vele, după cum se va vedea în cele ce urmează, scepticismul skipperului referitor la informaţie fiind infirmat dt realitate.

Deci, să rezumăm:

Hai-Hui 2 nu fusese supus încă la un test hotărâtor în vederea stabilirii unei candidaturi pentru Circumterra.

Nici el, nici echipajul de bază. Trebuia ca iaht şi echipaj să treacă un examen complex şi dur. Asta nu se putea face decât în Egeea, în perioada de intensitate maximă a vântului tutelar: *Meltemi*. În vederea croazierei, skipperul adunase, triase, selectase o documentaţie bogată din Cărţile pilot, relatările unor skipperi francezi şi italieni care prospectaseră arhipelagurile în vederea organizării unor croaziere charter şi din povestirile unor navigatori care cunoşteau Egeea. Reţinuse argumentele unuia din distinşii foşti comandanţi ai navei şcoală *Mircea*, căpitanul de rangul I Ion Stoian, care înainte de război făcuse croaziere de instrucţie în Egeea ca şi datele din Cărţile pilot, controlate parţial în cursul escapadei anului 1983 relatată în cartea „Croazieră contra cronometru”. Sinteza acestor informaţii şi documentări pe viu o comunicase prin cartea tehnică „Croaziera cu vele”.

Capitolul de navigaţie cu vele, căpitanul de rangul 3 inginer Teodor Asimil ocupându-se acolo de problemele tehnice ale proiectării şi construcţiei iahturilor cu vele.

În Cartea pilot a Egeei sunt analizate parţial rafalele albe şi se menţionează că transformate în ciocane de vânt pot smulge navele mari de la ancoră şi că fac să şavireze iahturile sau navele localnicilor surprinse cu prea mare suprafaţă velică ridicată.

Era tocmai ce ne trebuia.

Pe urmă celelalte.

Începând de la *Periplus Ponţi Euxini* până la cei 7

ani de documentare ai lui Herodot care-a navigat în arhipelaguri, Egipt, Hellespont, Bosfor, Pontus Euxinius şi Marea Mediterană. Dintotdeauna l-am cinstit pe Herodot, punându-l cu oarecare timiditate şi reţinere, alături de Homer. Cândva audiasem cu aviditate un curs puţintel ciudat la prima vedere: „Istoria bazinului Mării Negre”. În decursul timpului, meditând asupra istoriei estului european de care suntem legaţi intim până în secolul al

XIX-lea, am extins sfera de interes a cercetărilor pe întregul spaţiu egeean şi al Asiei Minor ajungând la concluzii pentru mine edificatoare, atât în ceea ce priveşte schimburile materiale şi de cultură între coloniile greceşti de la Pont şi daci, cât şi în ceea ce priveşte relaţiile românilor cu Bizanţul. Mai apoi imperiul otoman domină întreg acest areal geografic şi spiritual

Şi, tolerant fiind, nu taie cu iataganul ţesătura subtilă a relaţiilor spaţiului pontic-egeean care hrăneşte pe mai departe prin mii de vase capilare, placenta care va da naştere naţiunilor moderne.

În „Croazieră contra cronometru" întâlnisem o parte din cei căutaţi în mirifica lume de smalţ albastru a

Egeei: pe Homer, pe ardenta Sapho, pe ironicul şi satiricul Arhiloh, creatorul poeziei iambice şi cel dintâi soldat-poet cunoscut în istoria literaturii europene.

Herodot s-a născut la Halicarnas, probabil în anul

484 î.e.n… Acest Halicarnas antic este astăzi unul din centrele de iahting de croazieră ale Turciei moderne şi se numeşte Bodrum. Fusese vizitat de Ion Ghica, pe când era *bey* de Samos. Ion Ghica îl luase cu el pe fiul său

Dimitrie, nu se ştie de ce numit mai târziu Guliţă Effendi.

Acesta va studia la Cambridge, îl va traduce pe Herodot cu aplicaţie, cunoscând la perfecţie limba străbunilor săi, dovedind o cultură asimilată profund şi o erudiţie nu mai prejos decât a strălucitorului său tată şi, astfel, printr-un accident biografic al pitorescului Ion Ghica întâmplat din voia sultanului în 1854, insula Samos intră în circuitul de interes al skipperului, fascinat de cantitatea de eveniment din viaţa lui Ion Ghica, de impresionantele lui călătorii europene la o vreme când acestea nu erau grozav de comode, indiferent de faptul că George Călinescu îi amendează sever caracterul şi năravurile politice.

În ecuaţia egeeană intră pentru skipper încă două personalităţi strălucite: un tiran de excepţie: Polycrates al

Samosului, cel care a dus insula la o înflorire de

negândit, prietenul şi protectorul artiştilor şi marele medic Hyppocrat din insula Kos. Fişa biografică a lui Polycrates este exemplară. Contribuie la alcătuirea ei mărturiile lui Herodot, ale lui Alexis şi Chitus elevul lui Aristotel, ale lui Tucidide, emului lui Herodot şi ale lui Strabon.

Pe urmă, pelasgii.

Unii istorici spun că geţii sunt o populaţie pelasgică.

Toponimia din insule ar confirma ipoteza.

Argumentele pentru o nouă călătorie egeeană se adună pe fişe, transformându-se lent într-o dominantă psihologică.

— Este timpul să ridicăm velele pentru Egeea, îl spune skipperul coechipierului său Puiu Olteanu în decembrie 1983.

— Skipperul hotărăşte, vine răspunsul.: Propun să-l luăm ca mus pe Horică.

Skipperul intuieşte că este vorba de o maşinaţiune pusă la cale de cei doi. Se abţine de la comentarii, cu atât mai mult cu cât junele mai avea doi ani până la majorat şi, într-un fel, trebuia să şi-l argumenteze şi altfel decât prin notele din carnetul de elev.

O cârmă care se rupe şi ceea ce a urmat…

Am asistat cândva pe cheul portului de la Tulcea la următoarea scenă de cabotinism ieftin şi prostie: un *tovarăş* venit de la centru cu odrasla, pleca în Deltă şi era curtat de un funcţionar al portului. Tatăl şi fiul îmbrăcaţi lejer, prevăzuţi cu lansete şi tot tacâmul, desigur nimic autohton, îşi cărau reciproc picioare în fund.

Bietul funcţionar arborase un surâs tâmp, pe jumătate servil, pe jumătate rânjet.

— Aşa ne distrăm noi, a zis tatăl, demonstrându-şi largile lui principii democratice şi modernismul de ultimă oră.

Întâmplător cunoşteam tipul acela hermafrodit, specialist în gargariseli pompoase şi mai târziu am avut satisfacţia să constat că mai marii lui l-au cântărit cu o măsură dreaptă şi i-au dat un picior metaforic, mult mai dur decât cel pe care i-l dădea progenitura. Tipul, printre

altele, se ocupa şi de educaţia tinerei generaţii. Am mai povestit scena care mă obsedează. Am reîntâlnit-o sub alt aspect, cu circumstanţe agravante, într-o lume dezechilibrată, excelent surprinsă de Ioana Postelnicu în cartea ei „Seva din adâncuri”.

Chestiunea m-a alertat.

Desigur, niciodată şi nimeni nu fusese pus în situaţia să mototolească ştaiful maiorului în rezervă care eram. Lucrurile se solemnizaseră de când maiorul fusese înaintat la gradul de locotenent-colonel aviator în rezervă, ceea ce, în mod firesc a sporit exigenţele şi aşa puţintel exagerate după opinia junelui în cauză. Se întâmplă ca aceste exigenţe ale tatălui să coincidă cu exigenţele mamei, profesoară prin vocaţie, aşa că programul cotidian al candidatului la ambarcare nu era tocmai la libera alegere, asta intrând în argumentele care pledau în favoarea junelui, foarte exact în treburile lui curente.

Se petrecuse un fel de lene biologică care-l menţinea pe mus într-o preadolescenţă întârziată, neliniştind părinţii. Ascendenţa skipperului, pe linia masculină, era una militară, de bărbaţi înalţi. „Să mai aşteptăm” spuseseră medicii. „Nu mai aştept nimic” spuse skipperul. „Îl iau pe mare”. Desigur lacrimi. Desigur argumente. „Nu e destul că pleci tu, acum îmi iei şi băiatul”. Asta era. Băiatul. Băiatul căruia îi mai lipsea ceva pentru întâlnirea lui cu majoratul. Ceva ce ţine de zestrea determinantă a adolescenţei. „Rămâi cu Voica, până când va veni să intre şi ea în echipaj”. Domnişoara Voica, dintr-un băieţei gata să boxeze, prospectând înălţimile sălciilor şi arinilor din luncă, evadând călare pe caii vecinilor, dintr-odată la întâlnirea cu sine în poezie, în reverie şi feminitate. Aprobarea mamei a venit târziu. Argumentele nu erau ale tatălui. Erau ale proaspătului locotenent-colonel şi ale skipperului. Tipii aceia scorţoşi bănuiau că o schimbare totală de mediu, un şoc psihologic, vor trezi din lene subtilele mecanisme ale fiziologiei preadolescentului. Asistase la vindecări miraculoase prin zboruri la înălţime, desigur acolo este vorba de raportul dintre tuse şi

presiunea atmosferică, probabil şi de o componentă psihologică. De ce marea cu tot complexul ei de aerosoli şi emoţii n-ar acţiona ca un stimulent? Viitorul imediat a confirmat întru totul ipotezele celor doi nespecialişti în endocrinologie. Posibil să fi fost o coincidenţă, mi-a spus un bun prieten, excelentul medic Radu

Ozun. N-a fost nicio coincidenţă. Croaziera a jucat un rol stimulator de prim ordin. La câteva luni după întoarcere, musul a devenit flăcău.

Aşa că, cu grija sporită la bord din pricina musului încredinţat de Stela înlăcrimată, skipperul constată în ziua de vineri 10 august la orele 11.20 că iahtul a rămas fără cârmă. Până la acea dată, netrăind în intimitate zilnică a musului, mai constatasem o sumă de gesturi, care trecute prin filtru, lăsaseră un semn de întrebare. Musul era tentat spre comentariul dispoziţiei pe io care-o primea, spre o amânare a execuţiei, spre un fel de dialog de agora, un fel de târguială cam de genul: de ce să dispar din cockipt dacă *Eu* nu văd niciun semn de furtună; de ce să fac cutare lucru *Acum*, când îl pot face când înţeleg *Eu* să-l fac. Skipperul cunoştea psihologia adolescenţei şi a postadolescenţei, instruise câteva serii de piloţi foarte tineri, comandase şi dăscălise o companie de elevi-ofiţeri, încercase să fixeze gesturile esenţiale ale unei profesii mai mult decât exigente şi recunoscuse în tendinţele incipiente ale musului, tarele de care dăduseră dovadă unii din coechipierii pe care i-a avut la bord. De aici asprimea dusă până aproape de limitele ei extreme. Croaziera nu poate fi decât formativă.

Cine şi-o închipuie ca pe o dulce legănare însorită, suportă consecinţele.

Plecat cu un băietan mereu sub ochiul matern, exigent dar de o infinită tandreţe, skipperul trebuia să se întoarcă cu un tânăr aproape bărbat. Munca nu înnobilează decât pe cel care-o practică din pasiune, stăpân pe timp prin rigoare. Cantitatea de întâmplător şi neprevăzut trebuie restrânsă până la anihilarea efectelor nocive, între care cel mai cumplit este irosirea timpului în

fleacuri. Desigur, skipperul nu ţine la bord discursuri moralizatoare. Nici n-are obiect. Exigenţa lui se aplică de la calificativul foarte bine spre excelent. Bine este un calificativ obligatoriu. Nu intră în discuţie şi nu aduce după sine nicio mulţumire. Bine este starea standard a iahtului, starea firească.

Cea dintâi reacţie după ruperea cârmei a fost să se armeze o ramă de lemn în chip de cârmă. Rama se dovedeşte total ineficientă, suprafaţa ei nu poate guverna iahtul nici măcar dacă poartă un petec de velă. Reclamele din revistele de iahting sunt doar reclame.

Ne întoarcem deci în cockpitul iahtului *Hai-Hui* 2, vineri 10 august 1984 la orele 11.25 când trebuie luată o hotărâre. Cum tendinţa vântului este să se întărească, nu există decât două soluţii: o intrare în portul Burgas, unde la ialit-clubul respectiv să putem confecţiona o cârmă, sau, cu ceea ce se improvizează la bord să ne continuăm drumul spre Istanbul.

— Să vedem ce randament dă cârma improvizată, spune skipperul trecând pe rol de ajutor de tâmplar.

Echipajul este de acord că n-avem ce căuta la Burgas. Am ridicat velele pentru Istanbul şi Egeea, navigăm la Istanbul şi spre Egeea. Se petrec două lucruri deosebite: unul în pianul imediat al acţiunii şi celălalt în planul conştiinţei. Skipperul constatase un fel de inerţie la secundul său de bord. Entuziasmul din iarnă se calmase. Primise un apartament nou de la întreprinderea la care lucra în Oradea şi se apucase să-l „optimizeze” cu mâna lui. Plecarea îl lăsase cu treaba neterminată. Cei repartizaţi în vechiul apartament îl presau să se mute.

Ar fi vrut o croazieră scurtă, care năruia din faşă toate întâlnirile pe care skipperul şi le fixase în Egeea cu Herodot, cu Polycrates şi Hypocrates. Un fel de inerţie, de lentoare bloca imaginea vie a coechipierului din „Croazieră contra cronometru”. Ruperea cârmei, oricât calm de gheaţă afişa skipperul, nu era un accident oarecare. O

Întărire a vântului, montarea mării, ineficienţa motorului pe mare montată, deci imposibilitatea de a.

guverna iahtul cu motorul, erau circumstanţe agravante, chiar dacă ar fi reuşit să o stăpânească numai din vele. Dar cum în fiecare rău este şi un bine, skipperul şi-a spus că ruperea cârmei s-a produs în condiţii ideale. Mare blândă şi pustie, departe de coastă, cu timp destul să se găsească o soluţie. * >’4 şăj

Ieşit din inerţie, Puiu devine eficient. Tragem la bord safranul şi constatăm cu uimire că tabla de oţel s-a forfecat în interiorul celor două plăci din stejar masiv. La mirarea skipperului, Puiu vine cu argumente tehnice. Adică văzând el cârma puţintel curbată după eşuajul de la cap Karakova, s-a gândit s-o îndrepte. Neavând un baros la îndemână a culcat-o pe cheu şi a sărit de câteva ori pe ea până s-a îndreptat. Skipperul a simţit o stare ciudată pe care şi-a definit-o ca pe ceva intermediar între comă şi dorinţa de a comite un asasinat. După ce starea de vertij a trecut şi-a spus că, oricum cârma s-ar fi rupt, chiar dacă n-ar fi fost brutalizată. Dacă avea proasta inspiraţie s-o facă sub prova unui cargo, sau în strâmtori, sau la o manevră într-un port aglomerat atunci lucrurile n-ar fi fost deloc vesele. Deci, bine că s-a rupt, tranşând chestiunea trecută de un an pe fişele skipperului: înlocuirea cârmei.

În planul acţiunii imediate se demonstrează eficienţa secundului şi utilitatea a tot ce este obiect de lemn la bord. Pana cârmei rupându-se în interiorul safranului, rămăsese acolo un loc gol de 9 mm lăţime şi un centimetru adâncime, în care Puiu a fixat fundul din mahon pe care tăiam pâinea şi salamul. Cioplit cu cuţitul ca să intre în acel spaţiu, bătut cu ciocanul spre a se fixa, obiectul de bucătărie a devenit piesa de rezistenţă a viitoarei cârme. Pe această piesă de rezistenţă s-au prins cu holtşuruburi cele mai eteroclite produse ale industriei lemnului. O frumuseţe de tocător din lemn de tei, dar al familiei Asimil, nou-nouţ, scânduri şi scândurele de diverse dimensiuni, apoi, două scânduri lungi găsite sub ladacambuză au fixat această lucrare monumentală de safran, în ambele borduri. Cum bordul de atac avea lăţimea însumată a tuturor lăţimilor obiectelor alcătuitoare.

Puiu l-a cioplit dându-i aspectul unei lame de ghilotină, cu nobila sarcină de a despica apele mării. Skipperul arătându-se neîncrezător în rezistenţa ansamblului, secundul a sacrificat o fungă metalică de 6 mm grosime, o minune de cablu din oţel, strângând cu el lucrarea în zonele în care se exercită presiunea maximă.

Din punct de vedere constructiv, chestiunea arăta cam ambigen, nici cârmă, nici alt obiect cunoscut în nomenclatorul unui iaht, un fel de scândură peste scândură, ca o eboşă de tablou cubist, ceva de genul care l-a făcut pe

Matisse să vorbească de acele *petits cubes*, văzând o pânză a lui Braque expusă la Salonul de toamnă în 1908. Din punct de vedere estetic, obiectul se refuză oricărei judecăţi de valoare. Scriu se refuză pentru că el există în muzeul miniatură de la Grădiştea, sfidând an de an orice încercare de a-l aprecia sub această specie.

Din punct de vedere al utilităţii s-a dovedit a fi o supercârmă. După îmbunătăţirile aduse de Puiu la Istanbul prin sacrificarea paiolului, a rezistat excelent unui gren de forţa 8 care ne-a surprins în largul Capului Kaliakra la întoarcerea spre casă.

La orele 14.10 se pune cârma improvizată la post şi după 5 minute să reia navigaţia spre Bosfor. Cu atât mai vesel echipajul, cu cât cârma reuşeşte să guverneze iahtul, să-l ţină pe drum, cu toate că, este evident, îi lipsesc încă 20 – 30 centimetri în adâncime, dar asta este treaba skipperului aşa că se intră în programul normal de carturi, prin apariţia musului pe lista de echipaj, mult mai odihnitor. Intrăm în ruta vapoarelor Burgas-Bosfor care ne confirmă drumul, apoi vine noaptea feerică de august şi skipperul estimează că a doua zi în zori, iahtul va fi legat la geamandura lui Riza Vural din Bebek-Istanbul.

Este de la sine înţeles că nu-l vom testa pe Meltemi cu o asemenea cârmă, căci, pentru întâia oară în cariera lui, *Hai-Hui* 2 va face o croazieră turistică, cu escale în arhipelagul Prinkipo şi în porturile Asiei Minor, pline de pitoresc oriental, escale instructive mai ales pentru mus,

care iubind spaţiul rupestru şi îndeletnicirea rustică a tatălui său, doreşte să se dedice ingineriei horticole, opţiune stârnind entuziasmul lui *pater familias* care are idei foarte exacte legate de truditorii pământului, cei din veac făcând istorie. Iată un excelent program de vacanţă.

Musul nu călătorise niciodată peste hotare şi skipperul era cu totul interesat de reacţia tânărului la impactul cu lumea frenetică a Istanbulului, saturată de parfum şi culoare.

Croaziera promitea să se transforme într-o dublă aventură: una maritimă şi una de cunoaştere a mutaţiilor interioare la o vârstă lacomă de nou şi inedit. Stăpânit de gânduri înălţătoare pedagogico-paterne, mârâind interior la întrebarea rece a musului: „de ce ţi-o place să umbli pe mare”, cu toate că, era evident, skipperul nu umbla pe mare ca Iisus, naviga bucuros până-n rărunchi că junele manifesta o stare de disconfort şi evident nu făcea o pasiune pentru iahtingul de croazieră, asta scutindu-i griji mortale în viitor, skipperul primeşte înserarea cu detaşare şi seninătate.

Secundul îşi revenise din inerţie. Ruperea cârmei îl dinamizase. Turnase miniu de plumb în orificiile în care erau îngropate capetele şuruburilor de fixare pe *roof* a barelor ţintebine. Dopurile de lemn săriseră şi pe lângă şuruburi se infiltra apa când valurile încălecau roo/-ul.

Unsese gaşele şarturilor cu vaselină siliconică, ajutat de mus şi ridicaseră melcul reflectorizant, ca să fim văzuţi de radarul navelor. Cambuza aprovizionată de la Grădiştea cu tomate şi castraveciori, cu murături şi gemuri care completau mesele zilnice, beneficia de un stoc de nuci adus de Puiu de la Oradea, făgăduind varietate şi suculenţă, aşa că skipperul putea să-şi acorde un ceas de relaxare, lăsându-i în cockipt pe cei doi, musul pe rol de timonier şi secundul pe rol de antrenor, rol pe care-l îndeplinea cu aplicaţie şi severitate.

La orele 21.00 skiperul aude strigătul secundului:

— Far în prova tribord!

Pe zei! Niciunul din elementele de navigaţie nu

îndreptăţeau acel far să existe. împotriva evidenţei farul era acolo, în prova tribord unde fusese reperat de secund. A urmări figura acră a skipperului, coborârea lui la hartă, revederea calculelor, încredinţarea că totul este la secundă de la drumul ţinut la compas până la calculul acestui drum, este aproape o indecenţă. Atunci?

Nu cumva, plictisiţi de vetusteţea farului Rumeli, responsabilii Bosforului l-au înlocuit cu acest far, superb, enorm, modern şi noi nu am luat act de noua construcţie? Dar unde este farul Anadoli? Unde sunt localităţile riverane atât de cunoscute? La coastă se văd câteva lumini anemice. Nimic din desenul care configurează intrarea în Bosfor. Iarăşi consult al compasului de drum.

Perfect. Din nou la hartă. Un gând insidios îşi face loc în raţionamentul skipperului. Dacă – pierderea tabelei de

1, 10 m pe 0,50 m care alcătuia cârma a schimbat magnetismul bordului, influenţând compasul? Să vedem în

Cartea farurilor despre ce far este vorba. Prea veche

Cartea farurilor, prea nou farul. La uscat.

Skipperul preia echea.

Pune prova pe farul sclipind fascinant, înfipt într-un pinten de coastă.

Vineri 10 august la orele 21 skipperul recunoaşte în întunericul dens de sub ţărmul înalt locurile primei aterizări la coasta rumeliotă în cea dintâi croazieră spre sud:

Pardima. Consultul riguros al hărţii cu relieful coastei, lumina de la cap Karaburun confirmă poziţia.

Skipperul schimbă pe drum. Trimite echipajul la culcare. Este hotărât ca spre dimineaţă să intre în Bosfor, vântul dinapoia traversului şi lochul care indică 6 noduri făgăduindu-i o noapte de desfătare pe care nu vrea s-o împartă cu nimeni. De altfel, echipajul nu pare torturat de gelozie, nu se aud proteste şi nimeni nu se arată dornic să împartă noaptea cu cel de la eche. Skipperul pune modul rapid de a trece la cuşetă al echipajului pe seama disciplinei perfecte care domneşte la bord…

Arc peste timp…

Începând de la *10 iulie 1985* simt cum plesneşte timpul, cum nu mai încăpem în timp. Este o senzaţie stranie, sufocantă, ameţitoare. Croaziera anului 1984 luase sfârşit la 18 august orele 14.15 când ne-am legat la cheiul portului Tomis. Fusese o croazieră scurtă, densă, o croazieră didactică. Trecuseră 11 luni de pregătiri pentru croaziera test, croaziera sumă. Puiu îşi terminase apartamentul. Se mutase şi după lăfăiala binemeritată trecuse la pregătirea tehnică a iahtului. Hotărâsem să renunţăm la orgoliul de a avea un iaht „lemn natur", care cerea anual o îngrijire atentă, consumând cantităţi apreciabile de lac, julindu-se la cea mai mică atingere, estetica refuzând chitul care să obtureze spaţiile cvasi invizibile dintre filele bordajului sau ale punţii şi să-l tratăm pe *Hai-Hui2* după o formulă mai puţin nobilă, dar eficientă. Adică să-l chituim şi să-l piturăm în alb, scontând pe două rezultate îmbietoare. Oprirea infiltraţiilor de apă fireşti la o construcţie din lemn şi scăderea temperaturii din cabină în zonele toride ale insulelor egeene. Puiu îşi asumase răspunderea întregului complex de operaţiuni tehnice. Stela îşi asumase răspunderea aprovizionărilor pentru doi oameni pe timp de

45 de zile.

Vară caniculară.

La 10 iulie 1985 constatăm că *Hai-Hui 2* este nesătul de muncă şi de fondurile echipajului. Puiu meşterise o cârmă nouă, tot metalică, după un consult tehnic cu Relu

Asimil, o cârmă de mult visată, cu întăriturі în zonele de efort maxim, făcută să reziste oricăror condiţii, cu riscul de a rămâne singura nedemolată, după descompunerea iahtului în părţile componente.

Aşa se face că skipperul trece pe rol de şofer şi asigură transbordarea a o mie de repere, ferotenii şi alte accesorii, pe rutele cerute de imaginaţia secundului, la rândul lui secondat de un tânăr din Fălticeni, Marian Fuioagă, electrician bobinator, care terminase un liceu cu profil electronic şi care, mânat de curiozitate, încercase mai multe meserii, revenind la cea de bază şi i ixându-se la

Oradea.

Echipa Puiu-Marian acţionează la Tomis.

Skipperul se adresase conducerii Ministerului Apărării, cerând o sumă de instrumente de la sextant la termobarometru şi barcă de salvare autogonflabilă, găsise înţelegerea totală şi operativă, hârtia cu rezoluţiile de rigoare fusese expediată Comandamentului Marinei Militare şi Comandamentul îl însărcinase pe căpitanul derangul I Francisc Hoseiuc să se ocupe de chestiune. Căpitanul de rangul I este una şi aceeaşi persoană cu personajul „protocol" de la bordul navei-şcoală *Mircea* pe timpul marşului transatlantic, Pişta Hosciuc. Ne întâlnisem când avusese treburi la Bucureşti, ştiam că voi avea cele necesare, dar se oprise la o chestiune rămasă sub semnul întrebării – barca de salvare autogonflabilă, cu catarg şi velă. Tocmai barca de salvare, când se ştie că la bordul lui *Mircea* devenise notoriu faptul că de câte ori personajul „protocol şi persoanele care-l însoţesc" lua de cart, marea se demola şi scotea sufletul din cei nehirşiiţi.

„Dacă Pişta Hosciuc nu găseşte barcă, e de rău" şi-a spus skipperul, apoi prins de ritmul pregătirilor a uitat de barcă, aducându-şi aminte de ea şi de figura de carbonar a lui Pişta când Meltemi se străduia să-l demoleze pe

Hai-Hui 2 şi să-i trimită echipajul în ultima lui ispravă nautică: trecerea Styxului.

Comandantul de cursă lungă Geo Iuraşcu, cunoscut din „Croazieră contra cronometru" rezolvase la Constanţa chestiuni marinăreşti, avusese discuţii utile cu skipperul şi inginerul Dan Onofrei care se luase cu mâinile de cap când îi predasem motorul care făcuse atâtea nazuri în ultima croazieră din motive pe deplin justificate. Abandonat într-o cameră la Grădiştea şi neîntreţinut, nespălat cu apă dulce, ruginise şi suferea de un fel de podagră combinată cu un astm mecanic. Inginerul îl demontase piesă cu piesă, îi înlocuise rulmenţii plesniţi, îi pusese la punct pompa de apă, dar rămăsese sceptic şi avertizase skipperul să menajeze maşinăria. Foarte târziu, Puiu comunicase candid că a uitat să ia viza greacă.

În toate croazierele skipperul se bucurase de concursul forului său tutelar, Uniunea Scriitorilor şi a autorităţilor competente, a unor entuziaşti, lucrurile de rutină fuseseră rezolvate până la urmă; dar aşa, să n-ai o viză pentru obţinerea căreia trec totuşi câteva zile, cu câteva ore înaintea ridicării velelor?… Asta s-a constatat mai târziu şi se va vedea la locul potrivit cum s-a rezolvat.

Juristul Uniunii Scriitorilor, nea Nicu Filip cum este numit în intimitate, cu o biografie plină de neprevăzut, îi furnizase skipperului o bibliografie suculentă a spaţiului egeean, o bibliografie de ultimă oră, adăugând astfel o cantitate sporită şi inedită de informaţie pe fişele susnumitului.

În majoritatea cărţilor de călătorii pe mare întâlnim pagini de început sau de sfârşit unde cei care le-au întreprins şi le relatează, mulţumesc celor care i-au ajutat să rezolve sutele de probleme legate de o asemenea acţiune.

Chestiunea nu ţine de un anumit tipic, de o schemă, de o formulă de politeţe. Ea se implică în formula expediţiei, ţine de posibilitatea realizării ei. Sunt exemplare în acest sens cărţile lui Thor Heyerdahl, Francis Chichester şi Eric de Bisschop.

Punerea pe picioare a unei croaziere cu vele când nu există magazine specializate în material de iahting, dar există întreprinderi care produc o mulţime de materiale folosibile în iahting, necesită o sumă de bunăvoinţe operative şi eficiente, stimulate de existenţa iaht-clubului

„Electrica” Bucureşti, care, şi de data asta şi-a dovedit utilitatea şi promptitudinea în rezolvarea treburilor curente. i

Să facem punctul.

Apăruse „Croaziera cu vele”, carte de început în iniţierea construcţiei de iahturi şi în practicarea croazierei maritime. Avusese loc lansarea ei la Liceul militar de marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanţa, o lansare de factură profesională, vinde participaseră cadre excelent pregătite din liceu şi de la forul cel mai înalt de învăţământ

nautic, Institutul de marină „Mircea cel Bătrân”.

Revista „Tomis” care ne leagă de spaţiile marine s-a dovedit sensibilă la subiect şi activă. Institutul de marină construise un superb 13 metri din fibră de sticlă, la iniţiativa şi sub conducerea unui pasionat, inginerul Bebe

Beizadea. Se profila idecă unui iaht-club tomitari, cu competenţe largi. Nu se ştie de ce este nevoie să se verse atâta cerneală, să se ofilească atâtea entuziâsme, să vegeteze zeci de iahturi când lucrurile sunt atât de simple şi fireşti.

Deci lansare şi de lansare era legată o întâlnire cu elevii Liceului militar de marină. Tema, „Fapte de arme în luptele pentru eliberarea Transilvaniei şi a Europei centrale de sub fascism”. Temă generoasă. Profundă.

Zguduitoare dacă o scoatem de sub conformismul „conferinţei de serviciu” şi o trecem în realitatea dramatică a conştiinţei luptătorului. Ca întotdeauna, primăvara a venit la mare cu mult. Înaintea instalării ei la Grădiştea.

Instituţiile de învăţământ militar îmi creează o stare ciudată de înălţare spirituală austeră. Poate din pricină că într-o asemenea instituţie de excepţie, Şcoala de ofiţeri de aviaţie – secţia naviganţi, m-am format. Poate din pricină că acestea sunt depozitarele unei tradiţii sacre, de care se leagă existenţa liberă a poporului meu. Poate din pricină că între zidurile lor persistă ca o emanaţie de biounde care se interferează şi intră în rezonanţă, amintirea gesturilor supreme făcute de cei prin vreme constituiţi în permanenţa noastră. Nu poţi trece de santinela de la poarta unui liceu militar sau a unei şcoli militare, fără să-l vezi pe maiorul Şonţu, în ţinută de paradă, asaltând Griviţa 2. Nu poţi păşi într-o sală de curs, oricât de modern şi tehnic organizată ar fi, fără să nu înregistrezi acel fior eroic existând în sine, conţinându-se acolo ca o memorie vie a istoriei eroice.

Ceea ce impresionează şi cucereşte este complexitatea pregătirii profesionale a cadrelor. Participanţii la întâlnire, ofiţeri de marină, ofiţeri ingineri

fac act de curtoazie şi solidaritate cu intenţia autorilor. Cu viitorul. Cartea se adresează amatorilor. Nu lor. Atmosferă destinsă.

Sobră. Ţinută intelectuală, academică prezidată de contraamiralul Gheorghe Angelescu, comandantul Institutului.

Apoi ceilalţi. Elevii liceului de marină. Şi mai târziu elevii liceului „Eudoxiu Hurmuzache" din Rădăuţi, în extremul nord, unde o mână de entuziaşti îşi construiesc ciudate bărci şi pluţe din cauciuc, cu car. e coboară râurile înspumate ale munţilor până aproape de vărsare, în expediţii de un inedit plin de farmec. Desigur, visând marea. Şi – micile bărci cu pânze. Şi croazierele care să le descopere mirificul spaţiilor de dincolo de linia orizontului vizibil.

Cornel Cristescu tehnoredacta „Croazieră contra cronometru „după ce cartea luase apă la santină şi suferise câteva intervenţii de chirurgie reparatorie, fiind adusă la linia de plutire de înţelegerea operativă a forului tutelar al tineretului.

În mare, desenul premergător ridicării velelor era încheiat, dacă includeam cu umorul necesar aventura feroviară a tandemului Puiu-Marian. Tandemul umpluse cu feroteniile sus-amintite culoarul unui vagon de călători, gata să fie debarcat la prima staţie din Bărăgan.

Salvat fiind de elocinţa secundului transformată în imn adresat iahtingului, imn în care a fost inclus şi revizorul de bilete.

Aşa se face că la 17 iulie, în zori, skipperul urcă la volanul „Daciei 1300" alb-13, proprietate personală, alimentată parcimonios, după ce cu o zi înainte împlinise ultimul ritual agricol, cărând în spinare pe o căldură de iad câteva sute de litri de soluţie de stropit via şi pomii, aplicând stropirea cu rigoarea cuvenită după toate regulile agrotehnicii moderne. Ocupaţie neavând nicio tangenţă cu navigaţia cu vele, pe care numitul o încorporase însă unui tot dinamic, alcătuit din activităţi aparent fără nicio legătură între ele, de fapt şi esenţial conjugându-se într-o

admirabilă stare existenţială: viticultură şi pomicultură, existenţă rupestră, astronomie, istorie, viaţa cea de toate zilele, navigaţie cu vele şi sinteza lor, cartea.

Aici se deschide o paranteză. În „Croazieră contra cronometru” există un subcapitol intitulat: DACĂ sau

MEMENTO MORI! În acel subcapitol se fac câteva consideraţii asupra comportamentului social. Şi al recunoştinţei ca act care înnobilează. Am avut un excelent prieten, un prieten de inimă, un prieten apropiat ca mentalitate, fiind ca mulţi dintre excelenţii şi mulţii mei prieteni, militar activ. De el se leagă câteva momentecheie ale existenţei mele cum ar fi participarea la sărbătorirea bicentenarului independenţei Statelor Unite ale

Americii la bordul navei-şcoală *Mircea* şi altele. Unele de adâncă semnificaţie intimă, ca acela când onorabilul mus al croazierei din 1934 şi-a dat examenul de admitere la liceul pe care dorea să-l urmeze şi când, cu superba inconştienţă a vârstei prospectase rădăcinile sălciilor şi scorburile subacvatice spre a prinde cu mina nişte mrene nenorocite, sătule de viaţă dusă în Argeşul infestat cu tot felul de jeguri agroindustriale. Musul făcuse o otită în regulă, cu febră şi s-a prezentat la examen în totală lipsă de formă, dar cunoscând diversele regulamente familiale de serviciu interior s-a comportat ca şi când n-ar fi avut nimic. Pe drumul de întoarcere de la Dragomireşti-Vale unde se află liceul de veche tradiţie de învăţământ horticol, iată că vine val-vârtej o maşină, la volan prietenul meu, tragem în buza şanţului şi el scoate din portbagaj câteva sticle de bere aburite, să onorăm cea dintâi victorie dinafara teritoriului şcolar obişnuit până atunci.

Merii care. Înfloresc suav în fiecare primăvară, soiuri

alese, el mi i-a adus nu se ştie de unde. Hibridul francez, rezistent la mană, cu bobul negru, cărnos şi parfumat, cu el l-am luat de la Valea Călugărească. Într-un fel, prin gestul generos şi grijuliu, s-a legat de universul meu intim, este aici când zuzuie albinele în florile merilor şi când, în mai, înfloreşte via îmbălsămând înserările.

Apoi s-a întâmplat ceea ce se întâmplă tuturor, o înfrângere şi prietenul meu s-a retras în solitudine, neînţelegând din orgoliu că prietenia nu înseamnă alt avantaj reciproc decât cel al confesiunii, al încrederii şi al ostăşescului „simte cotul”.

Ce superbă izbucnire de metafore şi de flori de suflet îi prilejuiesc lui Fănuş Neagu prietenii lui din *Cărţile cu prieteni*, dar cum nu despre acest vrăjitor de cuvinte şi de sensuri este vorba aici, cu toate că după mărturisirile lui ne-am înrudi cumva în nişte gânduri, adică „ne fulgera cu ghimpi din aceeaşi strachină” el încă din pruncie navigând pe baltă cu ulucul, semn de predispoziţii marinăreşti timpurii, închidem paranteza şi portiera bravei

„Dacii 1300” alb-13, care-şi târăşte tăi tiţa pe jos de nemila cu care a fost încărcată şi luăm ca-n fiecare vară, drumul

Mării.

Nu fără s-o văd pe Voica rupându-se de maşină ca să nu-i ghicesc lacrimile, pentru că cele ale stăpânei de casă – cad mereu în siaj, ca o binecuvântare.

De la Tomis la Canakkăle

Nu-l mai recunosc pe *Hai Hui* 2. Pe cavalet tronează o navă albă, de un alb strălucitor care-i subliniază formele, un alb pur şi candid, plin de reverie. Puiu şi Marian au muncit în draci. Îmi revin obligaţiile legate de formalităţi. Căpitanul de rangul 3 Teodor Asimil şi-a luat familia şi, cum este directorul de studii al liceului militar de marină, profitând de vacanţa elevilor, îşi face concediul la munte. Îi simţim lipsa. Rangul 1 Hoşciuc a epuizat lista cu instrumentele solicitate. A adus nu se ştie de unde şi o barcă pneumatică de salvare. Din păcate, barca abia poate fi ridicată de 12 marinari solizi, are dimensiunea iahtului şi primeşte la bord în condiţii confortabile echipajul unui torpilor. Renunţăm la barcă de frică să nu trimită iahtul la fund şi după vizita de rigoare la Direcţia

Hidrografică a marinei, aceeaşi instituţie care-a înzestrat iahtul la prima lui croazieră, skipperul ajunge la magazia gestionată de maistrul militar clasa IÂI-a Mihai

Giuglea. Riguros şi atent, maistrul controlează cu grijă aparatele de a căror predare şi primire se semnează cu solemnitatea cuvenită.

Ceva s-a schimbat în relaţiile autorităţilor cu acest incomod până mai ieri, iahting de croazieră. Lucrurile merg firesc şi rapid, cantitatea de ştampile necesare se adună fără nicio greutate, inginerul Onofrei a venit la mare să obţină vizele pentru iahturile clubului şi face o ultimă revizie a motorului care porneşte la sfoară, apoi urmează aventura dării la apă. Moment întotdeauna tensionat. Cu leagănul-distanţier confecţionat de Puiu şi ţapane de pitură albă, iahtul se saltă de pe cavalet agăţat în cârligul automacaralei.

Stupoare.

Ţapanele meşterite astfel încât cele de la prova să se echilibreze cu cele din pupa, se dovedesc asimetrice. Iahtul saltă prova şi pupa atârnă lamentabil. Este o manevră de virtuozitate pe care macaragiul o face spre a-l roti printre celelalte iahturi aflate pe cavalet şi spre a-l lăsa la apă. Bineînţeles că atunci când se demontează leagănul din ţevi, una din părţile componente cade în apă şi cu toate că Marian plonjează imediat, rămâne de negăsit.

Cunoaştem din cărţile anterioare ritualul acostării la cheul grănicerilor: telefonul dat autorităţilor pentru formalităţile vamale şi grănicereşti şi răspunsul, tot telefonic:

— Nu sunteţi în regulă la Căpitănia portului.

Pe barba lui Neptun! Cum adică, nu suntem în regulă?

Mi-o explică tot telefonic, căpitanul Diaconescu, şeful de tură de la căpitănie. *Hai*-Hui2 este o iluzie. O fantomă.

A fost cândva. Anul trecut a plecat într-o croazieră din care nu s-a mai întors. (Skipperul îşi scuipă în sân). Nu figurează la rubrica „Intrat11 din scriptele i espective. Noroc că interlocutorii au umor, cu toate că skipperul este pe cale să şi-l piardă pe-al lui. Desigur, nu se semnaseră hârtiile de rigoare la întoarcerea din croazieră. Căpitanul

Diaconescu avea dreptate. Avea dreptate şi skipperul căruia, la sosire, nu i se dăduse la semnat nicio hârtie. Aşa că, după lămurirea lucrurilor, aşteptăm Sfânta Treime:

grăniceri, căpitănie, vamă.

Dincolo de acvatoriu, venerabila siluetă borţoasă a lui

Spray, numire luată de la iahtul lui Iosuha Slocum, primul navigator solitar circumterestru, acela care-şi lăuda echipajul cam în felul următor: „Comandantul Slocum a fost foarte mulţumit de bucatele gătite astăzi de bucătarul Slocum – Alături, silueta skipperului: inginerul

Giurgiuveanu, poate cea mai pitorească figură a cheului pentru iahturi tomitan. Tulcean şi pensionar, inginerul a avut o adevărată aventură în drumul de la Tulcea la Istanbul, întrerupt brutal în largul capului Midia de o pană la motor şi un gren providenţial care, sper, i-a demonstrat că bătrâna lui balenieră trebuie scoasă la pensie şi lăsată să-şi usuce oasele în soarele generos al verilor ce vor veni.

Bravul meu amic n-o să ia în nume de rău cele scrise aici şi nici nu ne va refuza în viitor ajutorul marinăresc dat cu atâta generozitate când lui Puiu îi lipsea ba nu se ştie ce burghiu, ba ciocanul de 5 kilograme, ba o pânză de bonfaier. Eşuajul şi pierderea *Corsarului* pe întinsurile sud – Sfântul Gheorghe este o temă de meditaţie pe care, sunt sigur, inginerul o ia în consideraţie când, însingurat în cabina spaţioasă, ascultă chicotele deşuchiate ale vântului care-şi scarpină spinarea în greementul balenieni lui. Un semn de bun rămas. Iată autorităţile. Ca întotdeauna lucrurile sunt forme şi exacte.

— Voiaj plăcut şi vânt din pupa!

Marian a plecat la Grădiştea să ducă un mesaj de ultimă oră şi diapozitivul color care trebuia dat la developat.

Ieşim în mare cu velele.

Este sâmbătă, 10 iulie 1985, ora 12.20, nimeni cunoscut pe cheu şi totul pare că intră în rutină. Puiu strânge baloanele, face ordine pe punte, skipperul

reglează velele pentru adierea uşoară de la N-NE., apoi, ca în toate croazierele, scoate capacul cutiei compasului de navigaţie

Askania-Web. La început i se pare că din pricina incidenţei sub care razele soarelui cad pe sticla compasului nu poate citi indicaţiile acestuia. Umbrind compasul, privindu-l din diferite poziţii şi subunghiuri diferite, constată că lichidul s-a înnegrit ecranând roza şi făcând imposibilă citirea. Când s-a întâmplat fenomenul? Mister. Chestiunea devine gravă. Şi neplăcută. Ne întoarcem? Absurd! Şi ridicol!

Se hotărăşte să se dubleze compasul de drum cu compasul de relevment, chiar dacă, fixat pe cutia compasului

Askania-Web, nu se poate realiza un paralelism perfect al suportului şi liniei de credinţă cu axul longitudinal al navei. La naiba. Nu ne ducem să întâlnim un submarin aflat la coordonate exacte în oceanul planetar.

Deci să intrăm în programul obişnuit al bordului. Din această clipă se ridică o sumă de întrebări din care derivă altă sumă de dificultăţi. Nu pentru skipper. Pentru scriitor. De bine de rău, skipperul îşi rezolvase problemele bordului secondat activ şi eficient de secundul care la a treia croazieră putea fi „citit”, cu oarecare uşurinţă, cunoscându-i-se disponibilităţile, marja de rezistenţă fizică şi morală, competenţele, modul de a gândi, de a acţiona, limitele şi rezervele interne. Suma algebrică a acestor factori psihologici precedaţi de semnul – fel semnul

— Era una esenţial pozitivă, lucru care l-a îndreptăţit pe skipper să repete experienţa echipaj în doi.

Încă de când se dublează pasa de intrare în portul comercial se pune problema dacă această croazieră, ca şi precedenta, mai pot face obiectul unei cărţi. Dacă nu cumva, cu acelaşi echipaj şi în general pe acelaşi drum, cu aceleaşi două escale despre care am scris în toate cărţile cu *Hai-Hui i*, cu aceleaşi puncte obligatorii de trecere

— Bosfor, Marmara, Dardanele –, lucrurile se videază de interes şi de culoare, devenind un plat şi plicticos Jurnal

de bord.

Sâmbăta de 20 iulie este o prea frumoasă zi de vacanţă, vânturată de o briză leneşă, peisajul marin în smalţ albastru translucid ne încorporează firesc şi cum demonul curiozităţii ne scarmănă comoditatea, hotărâm să navigăm aproape de coastă pentru a identifica şi nota pe hartă toate talienele dintre Agigea şi Mangalia, obstacole-cheie pentru navigatorii de pe micile bărci cu pânze şi să recunoaştem pragurile de stâncă de la cap Tuzla, din aceleaşi binecuvânate motive altruiste, de colegialitate velistică.

Cu harta litoralului românesc în cockpit, skipperul îşi asumă această recunoaştere didactică.

Una din figurile cuceritoare din galeria marilor navigatori moderni cu pânze este pentru skipper Eric de

Bisschop, un francez coroziv, nedus la biserică, având mereu ochiul vigilent, neiertând niciuna din gogomăniile pseudosavante indiferent cărui domeniu îi aparţin, de la etnografie la construcţia de nave polineziene cu pânze şi de la meteorologie la politică. Exact la vârsta lui Chichişter, G_5 de ani, în 8 noiembrie 1955, a ridicat velele din Pepetee – Tahiti conducând spre coastele Americii de

Sud-Chile pluta de bambus *Tahitinui* spre a demonstra că măriile migraţii ale polinezienilor antici s-au făcut la bordul acestor plute, care se guvernau fără cârmă de pupa, cu ajutorul unor derivoare mobile numite *guaras*.

Avea un dinte ascuţit mai ales la etnografi, ripostele lui sunt vrednice de un d’Artagnan, în totul un tip care nu se iartă şi neiertându-se pe sine, cu atât mai puţin nu iartă pe alţii. Ca orice posedat de o idee, Eric de Bisschop devine pe ici, pe colo exclusivist, de aici intolerant cu ideile altora şi, se pare, indiferent la modalităţile cu totul fecunde ale inclusivismului care fecceptă cu mărinimie coexistenţa unor idei şi teorii deosebite, implicit acceptând o confruntare reciprocă a punctelor de vedere, păstrând vie conştiinţa critică. Se pare că, din când în când.

Eric de Bisschop îşi tratează adversarii de teorii etnografice şi filologice de pe poziţia căpitanului de navă,

recte a skipperului, gata să-i arunce în lanţuri la puţul ancorei sau să-i spânzure de vergi, lucru care mi-l face îndeosebi simpatic.

În cartea *„Cap a Vest, premiere expedition du Tahitinui”*, flagelează Jurnalul de bord ca modalitate de a transmite publicului larg experienţa unei croaziere.

Am mai scris-o! După ce desfiinţează cu spiritul lui caustic plicticoasa metodă de transcriere a unor date hidrometeorologice, de a nota schimbările de vele, salturile vântului şi tot ce ţine de rutina navigaţiei, făcându-i ridicoli pe autorii de acest gen, îl pintenează nemilos şi pe cititorul burghez aşezat gospodăreşte pe cele patru picioare foarte stabile ale fotoliului din care citeşte cărţi cu subiecte nautice, aşteptând la fiecare rând uragane nimicitoare, caracatiţe uriaşe sau alţi monştri ai abisurilor, dacă se poate un naufragiu asezonat cu măcar un membru de echipaj devorat de rechini. Pledează pentru nota psihologică în toată nuditatea adevărului, pentru relatarea comportamentală născută din autocondamnare la a vieţui zile şi zile, luni şi luni pe un spaţiu restrâns cu oameni de formaţie intelectuală şi profesională deosebită, cu gesturi, apucături, mod de a gândi şi a acţiona deosebite, de multe ori în totală neconcordanţă cu gesturile celorlalţi, aparent aş spune, un fel de turn Babel concentrat pe câţiva metri pătraţi de scândură, izolat în imensitatea oceanului.

Dar iată că, trecând să-şi realizeze cartea, spre folosul cititorului, autorul nu-şi aplică propriile lui precepte, dintr-un simplu şi esenţial motiv. Cartea nu este un produs pur intelectual” un produs de eprubetă sau de laborator ultrasteril. Cartea este sinteza artistică a unei sume de gesturi umane, credinţe şi refulări care îşi au originea în biografia fiecărui echipier pusă în ecuaţie cu universul marin. Dincolo de orizontul filosofic şi în directă legătură cu individul, condiţionându-i starea psihică, există furtuna, stânca, noaptea, adică elemente care pentru pământeanul ocrotit de un întreg sistem de apărare n-au nicio însemnătate dacă nu se transformă în calamităţi

naturale. Dar şi atunci cota de stres este diminuată de solidaritatea comunităţii şi de mijloacele acesteia de a interveni.

Ca întotdeauna, se pare că adevărul este la mijloc.

Şi cum niciodată marea nu se repetă pe sine, cum niciodată cei care-o descifrează n-o recepţionează după scheme standard, cum totdeauna fastul de viaţă are girul unicităţii nuanţându-şi circumstanţele la infinit, skiperul îşi spune (notând baliza neagră de la traversul grupului de pomi situat la sud de Eforie Sud, ca şi talianul respectiv)

că, totul depinde de el şi că, marea îi va da o mână de ajutor să nu se repete.

Scăpat de aceste gânduri estetico-marinăreşti, ascultând behăitul oilor dobrogene, uşurat de faptul că lochul face ştiutele lui nazuri, mai mult nefuncţionând decât făcându-şi datoria, cu compasul de drum ascunzându-şi roza în negrul lichidului, skipperul îşi spune filosofic că timpul şi aerul salin au ronţăit bravele lui aparate de bord, rămânând să facă navigaţie după metodele polinezienilor antici, spre a nu cădea în păcatul de moarte să se refere la amărâţii de navigatori din Mediterana, bieţi cabotori fără simţ marin şi gustul aventurii, aşa cum cu severitate îi admonestează Bisschop.

Tot prospectând talienele, ignorând contracurentul şi direcţia vântului prea leneş ca să fie luat în seamă, ascultând concertul ovin combinat cu sforăitul vajnic al secundului, bucurându-se de soare, skipperul verifică mai repede decât se aştepta propriile lui sfaturi din „Croaziera cu vele” unde demonstrase, matematic, la ce distanţă faţă de coastă se navighează între Tomis şi Mangalia.

Un hârşâit puternic îi reglează sternul.

Hai-Hui2 îşi salută pupa. Chila fixă bate într-o stâncă pe care nici culoarea apei, nici coasta abruptă n-o prevesteau. Puiu sare ca la foc. Într-o clipă se înarmează cu tangonul. Skipperul poate să schimbe murele şi, ascultând docil de superba lui cârmă nouă, *Hai-Hui-i* iese sprinten spre larg. La câteva cabluri în tribord se vede pragul verde al mării şi întregul şir al stâncilor care

dublează capul

Tuzla.

Ieşim în larg cu zelul cercetării scăzut spre cota zero, nu fără să renotăm poziţia celor două taliene identificate cu Horia anul trecut la nord de staţiunea Olimp în largul cherhanalei, distincte pe cerul amurgului.

Ziua sfârşeşte lent, fără nicio performanţă.

La orele 22 calmul plat ne lasă la 2 mile în traversul

Olimpului. Skipperul voia să dubleze sub un cablu faleza de la Casa Scriitorului spre a-şi saluta confraţii aflaţi la odihnă, bucurându-se că vede la ancoră o vedetă de patrulare. Pe mare stăruie o pâclă rară, difuză. Iată că intenţiile şi efuziunile sentimental-colegiale ale skipperului îndeobşte fără ecou şi reciprocitate, sunt amendate de vedetă, care transmite prin intermediul proiectorului ordinul de a ieşi din raion. Răspundem cu lanterna, semnalizând: „navă cu vele în imposibilitatea de manevră”.

Desigur, aveam motorul. Motorul şi benzina pe sponci:

două canistre pentru Bosfor şi Dardanele. Ridicol. Fum în bucle ţâşnit pe coşul vedetei. Auzim huruitul ancorei.

Duduitul motoarelor. Vedeta ne prinde în proiector şi vine spre noi. Îi comunic prin porta-voce identitatea iahtului şi intenţia. Auzim clar mesajul comandantului:

„Este imperios necesar să părăsiţi raionul 1! Brusc, ne acuzăm de blasfemie şi de intenţii subversive la adresa siguranţei statului. În tribord se văd luminile complexului de reşedinţe prezidenţiale, Neptun.

Ordinul unei vedete de patrulare se execută, *cu atât mai uşor cu cât se ridică briza*.

Renunţăm la vizita proiectată. Ieşim la larg. Mă întreb care din foştii elevicaporali ai marşului transatlantic este comandantul vedetei, ofiţerul s-a prezentat când a stopat şi huruitul lor i-a acoperit glasul.

Făcând navigaţie la aştri, controlându-ne cu Steaua polară, verificându-ne cu compasul de relevment perfect descifrabil, înlocuind citirea lochului cu aprecierea vitezei

după timpul cât îi trebuie unui cocoloş de hârtie aruncat la prova să parcurgă cei 7, 40 m ai navei, ne tot coborâm spre sud astfel că *luni 22 iulie la* orele 6.00 skipperul estimează că punctul iahtului ar fi 42 O 56 latitudine nordică şi 28°21 longitudine estică, ceea ce ar însemna că se găseşte la sud de Varna peste 15 Mm şi în larg la 20 Mm. Desigur că în toată noaptea de sâmbătă spre duminică, toată ziua de duminică şi noaptea spre luni, ne rotisem din două în două ore ca să ne facem jumătatea de cart şi că ţesusem marea în nenumărate volte spre a putea folosi vântul mereu din prova, un vânt stupid şi încăpăţânat cu 5 metri pe secundă care ne scosese sufletul.

După ce-a făcut punctul, ieşind în cockpit, skipperul a dat nas în nas cu o splendoare de front norocos alcătuit din strato-cumuluşi, acoperind 8 părţi din cele 10 ale cerului, tălăzuindu-se foarte jos şi cu un vânt rece, zbârlit şi ţepos care şficuia spuma berbecilor alergându-se în şiruri nesfârşite până sub orizont. Spre deosebire de alte croaziere, încă de anul trecut ne-am echipat cu două mantale de ploaie cauciucate, din aceeaşi familie cu cele folosite de muncitorii de pe şantiere. Schimbasem toate straiurile şi şarturile, catargul îşi dăduse examenul în Egeea, aşa că ne-am permis să păstrăm rande şi focul de drum, notând ora şi minutul când smuls din inerţia pricinuită de viteză, lochul a început să ţăcăne mărunt indicând 6 noduri la ora 6.30, 8 noduri la ora 7.15, ca mai apoi să se blocheze la 10 noduri, obligându-ne să schimbăm velele şi să navigăm cu vântul şi valul din pupa, străbătând cea mai puternică furtună întâlnită vreodată în Marea Neagră.

Există la bord un minimum de efort logoreic şi un maximum de eficienţă. Desigur se repetă manevra de aducere a iahtului cu prova în vânt, biciuiţi de rafale şi izbiţi de ciocane de vânt gata să-l smulgă pe secund de pe puntea prova şi să-l arunce în valurile ajunse nu se ştie când la înălţimea crucetei. Desigur că cerul se întunecă şi norii se tăvălugesc rostogolind care uriaşe de lână sură,

burţi monstruoase de sub care atârnă impudic valuri de pâclă cenuşie, ori trombe lichide care cutreieră orizontul. Desigur, skipperul orbit de snopii de alice lichide, urmăreşte cu echea orice destabilizare a secundului, astfel încât să-i ţină mereu sub tălpi punctul meschin de sprijin pe care-l reprezintă puntea prova. Terţarolarea randei se transformă într-o luptă corp la corp, într-un

„Apucă-mă de unde poţi”. Ghiul nu poate fi stăpânit.

Scapă atunci când rafalele prind iahtul cu prova ieşită câteva grade din patul vântului. Se petrece un fenomen psihologic cu totul periculos şi alarmant. Echipajul ia în zeflemea Marea Neagră. Adică „ne cunoaştem noi cumătră”. Sau „Ştim noi ce-ţi poate pielea11. Sau „Să te vedem. Cât o să ţină?! Hm?! „Şuierul ascuţit în arboradă, tânga şarturilor şi a catargului, scârţâitul neliniştitor al îmbinărilor suprasolicitate sunt înregistrate ca făcând parte din universul firesc al furtunii. Anemometrul a înnebunit. Indică 22 de metri pe secundă, aproape 44

de noduri, gradul 9 pe scara Beaufort, vântul se întăreşte vizibil şi dire groase de spumă parcă materializează mugetul surd al mării.

Peisajul devine terifiant şi este receptat sub specia obişnuitului, dacă secundul, care demonstrase posibilităţi de amarinizare rapidă, n-ar trece printr-un acces prelungit şi supărător de rău de mare.

La orele 11.25 nu se mai pot face notaţii în Caietul de cart.

Puiu se luptă cu răul de mare şi apa din santină.

Spre orele 13 centrul frontului de furtună trece la verticala iahtului. Compasul de relevment nu se mai ţine în cockpit. Riscă să fie aruncat în mare. *Hai-Hui2* urcă crestele a căror spumă se vede la înălţimea crucetei. Ajuns pe cocoaşa valului iahtul are tendinţa să pivoteze. Este necesar să se lucreze energic şi forte cu echea. Ce ne-am fi făcut dacă cârma veche nu s-ar fi rupt la timp şi ar fi avut umorul negru să reziste până acum? Skipperului îi este teamă să nu sară buloanele care fixează suporţii cârmei de

oglinda iahtului. O clipă de bălăceală în spumă, este singurul moment când se poate observa orizontul hăcuit de vânt, nicio navă în vedere şi de la capăt. Cufundare între valuri aproape pe verticală cu senzaţia stranie că prova va spinteca farfota de ape bolborosinae şi iahtul se va împlânta în genune. Cu randa la două terţarole şi focul de furtună, *Hai Hui 2* când se lansează într-o cursă nebună, când îşi frânează avântul şi atunci catargul zbârnâie şi şarturile ţipă isteric, doar vântul şi marea gemând obscen ca-ntr-o imensă acuplare a cerului cu apele.

După 8 ore de stat la eche, skipperul îi cere secundului să-l schimbe pentru 30 de minute.

Se întâmplă aceeaşi cădere într-un abis amorf dominat de coşmar în care ai senzaţia stranie a unei prăbuşiri dintr-un strat inferior în alt strat inferior de opacităţi din ce în ce mai dense în care imaginile suferă deformări spre monstruos, ceva ca în „Capriciile” lui Goya sau în compoziţiile fantastice, burleşti şi cacofone ale lui James

Ensor. Căzut în această magmă uleioasă şi halucinantă, skipperul este trezit brusc de poziţia anormală a iahtului, de vaietul strident al greementului şi în micro-secunda trecerii de la starea de coşmar la starea de conştiinţă lucidă, strigă: „Dă drumul la eche!”, apoi se precipită în cockpit. Secundul cramponat de eche, zvârlit de pe banchetă, cu figura descompusă, iahtul bandat periculos, gata să cadă travers între două valuri. Se întâmplase ceea ce se întâmplă celor mai mulţi timonieri fără experienţă în cazul când iahtul este izbit de un ciocan de vânt. Furtuna atinsese apogeul, ciocanul de vânt surprinsese iahtul urcând la creastă şi în loc să lase echea liberă, ca iahtul să vină în rafală, secundul blocase cârma oferind vântului întreaga suprafaţă velică şi a suprastructurii. Dând drumul cârmei, Hai-Hui2 vine în vânt şi skipperul morocănos, bucuros că nu s-a întâmplat niciun necaz în arboradă, îşi preia cartul, trimiţându-l pe secund la cuşetă.

Când predă cartul la orele 21, iahtul se află în coada

sistemului noros, valurile sunt încă mari, vântul a scăzut la 14 metri pe secundă şi dacă se menţine aşa, a doua zi intrăm în Bosfor. Are loc dădăceala de la schimbarea cartului:

Puiu, citeşte compasul! Trebuie să ţii pe 140°.

— Am înţeles! Nu văd nimic la compas.

— Dă-mi să ţi-l luminez eu.

— Parcă ar fi 140 O.

— Nu parcă! Citeşte exact.

— 140°.

— Atenţie, dacă se zbârleşte vremea. Ciocan de vânt, dai drumul la eche!

Cer de smoală. Nori care ling catargul. Carturile de noapte se rotesc din două în două ore, pe acel întrezărit drum compas de 140 O. Când preia ultimul cart dinaintea zorilor, nevăzând nimic la compas, skipperul îşi face un proces de conştiinţă sever şi în termeni atât de riguroşi încât sunt greu transmisibili prin scris. Apoi este preceasul zilei de *marţi 23 iuluie 1985*, cu cer livid şi hulă, evident vântul sărise şi se rotise după trecerea frontului rece, în lumina spectrală a zorilor în prova babord apar nişte creste sălbatice roşii arămii şi soarele răsare în… pupa tribord halucinând skipperul şi umplându-l de oroare.

Skipperul simte cum i se umflă bojocii şi splina. Trezeşte secundul şi-l întreabă cavernos:

— Băiatule, ce caută soarele în pupa tribord? Explică-mi! Ce ai citit tu azi-noapte la compas? Şi pe toţi dracii, ce drum la compas mi-ai predat?

Fără să avem Steaua Polară ca reper ajutător, navigasem toată noaptea pe 240 O în loc de 140 O, ziua se poate citi compasul cu oarecare dificultate şi controlul cu compasul din cabină confirmă eroarea. Skipperul este făcut cu ouă şi cu oţet. Dacă pe 240 O erau praguri de stânci sau întinsuri, uite dom’le stâncile şi sub apă şi deasupra, la câteva cabluri de coastă, frumos ne-ar fi stat să le pintenăm cu 8 noduri pe întunericul ăla de smoală, halal navigatori şi te mai lăudai cu privirea de Argus! Eu nu văd fără ochelari, dar tu? La vârsta ta!?

Aterizăm la nord de cap Serve, între Midiye şi Igneada, adică la aproape 60 Mm. Vest-Nord-Vest de strâmtoarea Bosfor, îmbunătăţind simţitor performanţa în eroare de anul trecut. După volta care aduce soarele acolo unde trebuia să fie, skipperul se autotraduce în faţa tribunalului maritim. Întâi, face să dispară secundul din cockpit. Apoi declanşează procesul. Nu unul formal. Unul de fond. Capetele de acuzare curg unele după altele, reci şi implacabile. „De ce a pornit la drum cu un compas care nu poate fi citit? De ce, dată fiind condiţia acestuia, n-a controlat citirea secundului cu citirea celorlalte compase de la bord? Nu cumva se fac simţite o doză de infatuare şi o altă doză de prea mare încredere în sine?

Nu cumva obiceiul acesta de a arunca mănuşa în nasul lui Neptun vară de vară cu tot felul de improvizaţii la bord, de la echipaj la aparatură, va atrage după sine un trident înfipt în dos spre învăţare de minte?

Pus în banca lui, skipperul cu mutră autocritică – *

parcă n-ar şti ce înseamnă ipocrizia şi demagogia ieftină şi modul acesta de a te autoabsolvi de toate păcatele lumii – este salvat de apariţia locotenent-colonelului care dizolvă tribunalul şi-i cere celui de la eche ca în cel mai scurt timp posibil să ajungă la Büyükdere pentru vize. Nu se poate spune că eroarea de navigaţie nu se converteşte în turism nautic, dublând o zonă de coastă necunoscută echipajului. Zimţată, escarpată, sfredelită de canioanele abrupte ale văilor în gura cărora sunt mici plaje cu nisip alb-auriu, unele adăpostind contururile colorate viu ale turiştilor, roşii şi albastre, galbene şi verzi, autoturisme şi bărci pneumatice, coasta este plină de un farmec sălbatic şi insolit. Skipperul cu morga mototolită face imposibilul să recupereze timpul irosit aiurea. Iată

Pardima. Iată „nisipariniţele” prin pupa cărora trecem salutaţi de echipaje. Scafele drăgilor plesnesc apa, huruitul macaralelor urâţeşte liniştea profundă, abia însemnată de susurul valurilor şi al vântului, avem 6 noduri pe loch, ceea ce înseamnă că spre orele 18 ar trebui să vedem farul Rumeli. Ar trebui, dacă vântul n-ar fi din

babord şi dinaintea traversului, înghesuindu-ne în coastă.

Deci, o voltă spre larg de o milă, apoi dublăm coasta până când ajungem la 2 cabluri de stânci şi de la capăt, câştigând milele cu sudoarea frunţii. Abia la orele 16.15 suntem la traversul capului Karaburun şi a localităţii Metrukkâşla.

Este întâia oară când navigăm ziua, atât de aproape de coastă. Localităţile rumeliote îşi dezvăluie farmecul acela unic, sinteză a atemporalului şi a contemporanului în care istoria îşi marchează urmele prin cetăţile cu bastioane intacte, cu imense şi cenuşii ziduri crenelate. Se pare că turcii iubesc să-şi clădească târgurile pe spaţii înghesuite, cu stradele înguste, clădind case cu unul sau două nivele, case albe cu acoperişuri din olane roşii punând pete de culoare pe azuriul cerului.

Se vede limpede că am intrat într-o zonă unde la uscat par a fi localităţi sistematizate şi tipizate după rigori militare. Cum harta Nr. 3 nu indică nicio restricţie până la Kilios şi cap Eskifener, continuăm să dublăm coasta în volte până când, la ora 19.30 skipperul de cart la eche îşi aruncă privirea spre uscat să investigheze capul Kâsârkaia şi atunci vede o rachetă albă ridicându-se pe verticală de la Giimuskoy. Încă de la apariţia localităţilor tipizate, rectangulare, cu aspect de tabără aliniată perfect, locotenent-colonelul a dat sugestia să se iasă la larg; A făcut-o însă prea civil; menajând probabil susceptibilitatea skipperului, ofensată de eroarea de navigaţie, dar mai ales de cauzele ei. Văzând a doua rachetă de avertizare, ordinul devine implacabil: „La larg”!

Nu mai este de glumă. Skipperul nu vrea niciun fel de complicaţii. Poate fugi la larg lăsând coasta în pupa. „Nisiparniţele” navighează bine dincolo de 3 mile.

Le imităm, tăindu-le drumul şi lăsându-le între noi şi coastă. Apoi vine întunericul şi vântul ne joacă feste, obligându-ne să executăm spre coastă bordul care ne apropie de Bosfor. Odată cu întunericul, cu apariţia salbelor de lumini care precedă Bosforul şi ele mult altfel decât le indică harta Nr. 3, adică sporite cu o mulţime de

localităţi noi care-şi aprind lampadarele cu neon şi puzderia de becuri a locuinţelor, se iveşte feeria de paraşute luminoase deschizând începutul unui exerciţiu tactic de desant maritim. Trageri de artilerie, de rachete, avioane reactive spintecând văzduhul catifelat al nopţii, paraşutele luminoase în jerbe luminescente, tot tacâmul făcându-l pe skipper să implore zeii pentru o boare energică de vânt. Se pare că zeii mânaţi de infatuarea tipului de la eche îl pedepsesc tuflindu-i orgoliul. Briza abia îşi trage sufletul. Suntem la o milă şi jumătate în largul capului Eskifener, este *miercuri 24 iulie* ora 1 când din babord se văd mustăţile albe de spumă ale unei nave rapide şi noaptea este dominată de hârâitul unor motoare puternice.

Se desprinde din întuneric o vedetă de patrulare, cu toţi oamenii la posturi. Ca să nu avem surprize, evident că pe noi ne caută, îi semnalizăm poziţia cu proiectorul.

Motoarele puse la încet-înainte. Vedeta face manevră în pupa noastră. Apoi vine aproape prin tribord. Nicio plăcere să vezi corpul cenuşiu din oţel lucid mat, cu ţevile mitralierelor bracate ameninţător, îndreptându-se net spre iaht. Convorbire lapidară: ei prin staţia de amplificare de la bord, noi prin porta-voce electrică.

— *Roumania sailing yacht*, ne declinăm noi identitatea”.

Băieţii de pe comandă sunt simpatici; Strigăm: „Istanbul”.

şi „motor, kaput”, ei ne strigă s-o ştergem la larg pe drumul ocolitor al navelor locale, ale căror lumini de drum se văd la două mile spre nord, noii o ţinem una şi bună cu „motor, kaput”, băieţii îşi dau seama că suntem mai turci decât ei, investighează pavilionul cu proiectorul, vedeta vine supărător de aproape, apoi trage motoarele acelea puternice în plin şi se duce, nu înainte de a executa un rondou cu totul sugestiv în jurul lui *Hai-Hui2*.

Hotărât, întâlnirea vedetei româneşti la Olimp, n-a fost de bun augur.

Vântul îşi bate joc de noi, lăsându-ne exact între

drumul „nisiparniţelor” şi al navelor care vin de la sau se duc la Burgaz, Varna, Constanţa şi Odesa. Începe jocul tensionat al nervilor când te afli în imposibilitate de manevră în prova coloşilor cu maşini, în noaptea asta convocaţi la nu se ştie ce sindrofie.

Se împart sectoarele de observaţie.

Stăm amândoi pupăză în cockpit şi ivirea la orizont, a luminilor cunoscute ne scurtcircuitează nervii. Din nou o noapte albă. Se văd clar cele două faruri din gura

Bosforului. Suntem la 4 mile de intrare şi nu are rost să încălzim apa aici, când putem acosta la Büyükdere înaintea zorilor. Suntem hotărâţi, cu riscul de a lua cuţitul în dinţi, să facem o economie de benzină la sânge. Şi, de niciun fel, nu ne lăsăm traşi pe sfoară, plătind doar tributul uzual al taxelor legiferate. Apreciem că ne-ar trebui 90 de minute de motor să ne vedem legaţi la cheul vămii şi că, ceea ce câştigăm în timp, merită să pierdem la benzină. La ora 3.16 Puiu porneşte motorul care merge excelent dar, după 30 de minute se opreşte net.

— Una din bujiile noi are porţelanul plesnit, constată secundul. Să mai încerc?

— Motor!

Altă porţie de 30 minute care ne duce exact la câteva cabluri în nordul balizei de separarea traficului din chiar gura Bosforului. Încep să se ivească zorii. Cerul se lăptoşeşte. O pâclă densă se lasă peste mare. Vedem toate localităţile de pe ambele coaste ale strâmtorii. Farul Rumeli îşi plimbă fascicolul incandescent peste stâncile Kiani izbite de deferlanţi, skipperul hotărăşte să evolueze spre limita de nord a strâmtorii, mai aproape de cap

Anadolu, decât de cap Rumeli, păstrând navele care intră şi ies din Bosfor în tribord şi, în acelaşi timp să se lase în derivă pe curentul având aici o viteză de 2 noduri.

Nu se putea ca situaţia cel puţin delicată, ca să folosim un eufemism, să nu se complice cu apariţia unor pescadoare care, unul după altul lasă traulerul la apă şi vămuie bancurile de stavrizi în drum spre nordul mării.

Cu o briză ofticoasă, niciun metru pe secundă, cu

motorul pus pe bigudiuri, cu ochi de melc, ne rotim după cârmă până ce mijesc zorii.

Se schimbă bujia rebelă.

— La ora 4.20 Puiu porneşte motorul. Încrucişăm în partea de nord a strâmtorii nava *Polar VI* care se dovedeşte mult mai sobră decât sora ei *Polar X*, rămânând glacială la efuziunea noastră de semne şi gesturi. La ora

6.06 Puiu a rezolvat formalităţile de tranzit.

La ora 9.15 ne legăm la geamandura bătrânului Riza

Vural din portul de iahturi Bebek-Istanbul. Spre surprinderea noastră, ambii bătrâni: Riza Vural şi Adem Karadeniz sunt cătrăniţi şi, se pare, nu prea bucuroşi de oaspeţi. Lucrurile se explică de cum urcă la bord. Ne arată apa, ne arată frumoasele lor bărci albe scoase pe ponton şi albul feciorelnic al piturii lui *Hai-Hui* 2. Apa, o mare de catran uleios. Bărcile lor mânjite. *Hai-Hui* 2 negru deasupra liniei de plutire. Un negru scârbos, un jeg grăsos, mizerabil. Atunci vedem iahturile. Geamandurile.

Parâmele. Totul jegos şi slinos. Şi cât este de scumpă vopseaua la Istanbul. Cineva, o navă sau un şantier, a scăpat în Bosfor o mare cantitate de ţâţei.

Skipperul se înţelege cu secundul dintr-o privire.

Avem la bord, pentru orice eventualitate, două cutii de vopsea albă. Vopseaua se dăruieşte pe loc celor doi.

Puiu fuge în oraş să prospecteze magazinele de iahting şi cele marinăreşti pentru a vedea cât costă un compas de timonă. Skipperul rămâne la bord să reia investigaţiile asupra drumului egeean propus. Află cu stupoare că furtuna de luni a făcut opt victime pe Bosfor, majoritatea posesori de bărci-automobil care neţinând cont de valuri, au gonit cu viteza obişnuită, virând şi pierzându-şi capetele la propriu, stâlcite sau retezate în viteza impactului.

Ceea ce-l întristează pe skipper este semnul fatalităţii pus pe fruntea frumosului bătrân Riza Vural. La fel de masiv, cu aceeaşi coamă de păr alb-argintiu ondulat Uşor, dar cu irisul sclerozat, cu gesturi domoale, parcă gândite îndelung şi, cumva, pregetate.

Riza Vural atât de bucuros anul trecut că a cunoscut „Beiatul” skipperului.

Fala ambilor bătrâni, obicei moştenit de la războinicii care au fost, obicei dominant în tot orientul musulman este „beiatul”. Băiatul. Flăcăul. Războinicul. Am văzut la Samarkand o nuntă. Am aflat tot acolo că naşterea unei fete este întâmpinată cu bocete şi mâhnire de către tatăl care aşteaptă războinicul. Niciunul din bătrâni nu s-a lăudat vreodată cu nora. Sau cu fiicele. Cu „Beiatul” da. Întotdeauna şi la fiecare escală.

Suntem *miercuri 24 iulie* pe puntea lui *Hai-Hui* 2, legat la geamandura bătrânului Riza Vural din portul de iahturi Bebek Istanbul.

La 11 *august 1984*, iahtul acostase la acelaşi cheu şi skipperul îşi făgăduise trei zile de observaţii suculente pe seama impactului musului cu megapolisul tuturor contrastelor. De fapt, experienţa începuse încă de la Beyukdere, când cei doi emisari ai iahtului, secundul şi musul debarcaseră pentru perfectarea. formalităţilor. Vechile şi rapidele formalităţi de acum câţiva ani, scutite de orice taxă au rămas de domeniul basmelor cu Ali-Baba. Întâi se completează un formular cu nu mai puţin de 50 întrebări. Apoi... trebuie obţinută viza poliţiei de la Kadikoy care se află la Istanbul, preţ de 20 km şi, ca din întâmplare, se găseşte acolo un amic al vameşilor cu maşina care, din prietenie şi contra cost îi poate repezi pe cei doi la Istâmbul. Apoi... Sejurul se plăteşte cu 4 dolari pe zi. Se pare că musul a intuit sensul primului contact cu această altă lume condusă după cu totul alte legi decât lumea din care venise. Se întâmplă ca băieţii care reprezintă autoritatea, Altan Og şi Un al Ilker să-şi dea seama de dificultatea în care se află echipajul, căruia i se cere în plus să facă fotocopii după actele bordului.

De ce fotocopii? Nu se ştie şi unde-i lege nu-i tocmeală, tocmeala începând în anticamera încăperii unde tronează marţial, legea. Se acceptă ca cei doi să renunţe la serviciile şoferului binevoitor şi să facă drumul la Istanbul cu autobuzul, la o zecime din preţul cerut de taximetristul

amator. S-a întâmplat ca cei doi, Altan Og şi Unal

Ilker să fie de serviciu şi când plecăm spre casă. Fără să ne spună că trebuie să obţinem aceleaşi vize la plecare, ca şi la sosire, iată-ne din nou obligaţi la un drum

Büyükdere-Kadikoy. Recunoscându-şi vina cu un gest meritoriu, unul din ei a îmbarcat secundul şi musul în maşina proprie făcând drumul Büyükdere-Istanbul-Buyukdere, din prietenie. Abia au vrut să primească, în semn de mulţumire, ultimele sticle cu Pinot Gris de Murfatlar rămase la cambuză pentru a sărbători întoarcerea acasă.

Skipperul ţinuse sub observaţie musul pentru a-l cunoaşte dincolo de aparenţe, tipul arătându-şi tatălui faţa lui principială, colorată ici-colo de isprăvile inerente vârstei şi calităţii de elev, foarte rar boită de câte o dare de seamă maternă, pentru că, îndeobşte, Stela tranşa pe loc şi radical chestiunile litigioase. Constatase că dacă ar fi fost să-l aprecieze după viziunea stimatului său dascăl Schopenhauer, musul poseda din plin însuşirea numărul unu a fericirii: veselia. Ceva din spiritul zeflemitor al fostului pilot de vânătoare, se conjugase cu veselia tonică a mamei lui, aşa că onorabilul trăia zburdălnicia ca pe o condiţie existenţială. Zburdălnicia pe fondul unei copilării fără griji şi a unei şcolarizări la care participau deopotrivă toţi cei de-o vârstă cu el, fie de la Grădiştea, fie de la Bucureşti sau de aiurea. Condiţia lui socială era cea de elev. Elev într-un sistem naţional de învăţământ obligatoriu cu 10 clase, care se distinge prin uniformă „printr-un program dirijat, printr-o serie de activităţi adiacente şcolii. Şi iată că pe cheu trece un băietan subdezvoltat care împinge din greu o *cărucioară* cu zarzavaturi, strigându-şi marfa din fundul bojocilor şi iată micul taxator de pe autobuz – strigând din răsputeri la fiecare staţie să atragă atenţia călătorilor asupra autobuzului particular şi iată-i pe micii lustragii, pe micii vânzători de gablonţuri, pe micii vânzători de apă, ah, Dumnezeule şi iată-i pe cârdaşii din bazar frânţi în două sub mormanul de mărfuri cărate pe samare şi iată-i din nou pe cei de-o generaţie cu el, ori mai

mici, împânzind străzile îmbrăcaţi trist, gonind cu pachete care-i zdrobesc sub greutate şi iată cum larma plină de un anumit farmec şi forfota şi multicolorul pitoresc se orânduiesc în direcţii explicite ale luptei pentru bucata de pâine zilnică, pentru că sunt şi ceilalţi de-o vârstă cu el, coborând din maşini ultraluxoase, fete şi băieţi în ţinute de yachting sau de tenis, contrastele sunt atât de evidente încât skipperul nu face altceva decât să-i arate bazarul, monumentele de artă otomană şi ruinele fastidiosului Bizanţ.

Skipperul perfid purtase echipajul prin cele mai exorbitante locuri ale megapolisului, niciunul lipsit de prezenţa „beiatului" în goană după agoniseala zilnică. Marile magazine de lux din Galata şi mahalalele sordide, *buildinguri* şi hrube din zidurile cetăţii transformate în locuinţe mizere, cartiere comerciale unde eşti ademenit de pe stradă în magazin, mereu victimă a ofertei supralicitând cererea, stradelele aurarilor cu aurul strălucind în ghirlande feerice, adevărate *bouiiqueuri* din „1001

de nopţi" şi cum totul se primeşte cu detaşare, ultimul şoc: magazinele de muzică. Muzică de toate genurile cântată de celebrităţi cunoscute de mus, ca şi vedetele de cinema şi bravii de la nu se ştie ce echipă de fotbal

(acest întristător sumum intelectual al atâtor contemporani).

— Este un oraş foarte obositor, constată musul în a treia zi a experienţei. Când ne întoarcem acasă?

Skipperul a evitat orice comentariu. Lucrurile s-au explicat de la sine, aşa că, o bucată de tablă de fier de

G mm pentru cârmă costând 20.000 lire turceşti, secundul s-a înverşunat asupra paiolului, transformându-l într-un adaos la cârmă, prelungind-o cu cei 20 de centimetri necesari. Pentru a o testa, am hotărât să facem turism nautic în arhipelagul Prinkipo, astfel ca musul să-şi dea seama de ceea ce însemna în sine o insulă. Croaziera în arhipelag a beneficiat de trecerea unui gren de forţa 7/8 care a validat rezistenţa cârmei şi de apariţia unor huligani

în portul insulei Büyükada faţă de care

Puiu a trebuit să adopte mijloace forte pentru a salva iahtul tras de aceştia spre bolovanii de la cheu, în vreme ce restul echipajului se afla la uscat.

A fost un ceas de reculegere la întoarcerea din insule, când urcând spre Istanbul, echipajul a asistat la tăierea a ceea ce mai rămăsese din epava petrolierului *Independenţa*, înconjurată de tot felul de nave-atelier.

Suntem cu un an mai târziu în seara zilei de *miercuri 24 iulie 1985* când secundul, întors din recunoaştere, raportează că preţul unui compas de drum ne este inaccesibil.

Echipajul deliberează şi hotărăşte să-şi urmeze drumul, tentând să atingă Rhodos.

Joi 25 iulie Adem Karadeniz ne face plinul de apă. Se verifică în amănunţime arborada, se pun la post focul inter şi cel de furtună, se controlează fiecare splint şi fiecare întinzător. Magnoliile înflorite ne trimit valuri dense de arome ameţitoare. Jerbele de glicine dau pergolelor un spor de exotism. La ancoră şi cheu aceleaşi iahturi somptuoase pe care lucesc inoxurile, acelaşi ritm trepidant impus de câştig, aceeaşi suavă poezie a tamariştilor abia creionaţi pe malul asiatic. Skipperul notase că aseară, după hâţâiala zdravănă trasă pe mare, debarcând la cheu să-şi dezmorţească oasele a avut câteva clipe

„Rău de uscat”: senzaţie stranie când pământul se leagănă supărător, talpa nu găseşte suprafaţa de sprijin căutată şi o ameţeală stupidă îţi paralizează cerebelul.

Abia spre orele 12.00 terminăm revizia tehnică şi reaşezarea stocului de alimente spre centrul iahtului, ca şi fixarea tuturor obiectelor de sub cuşete, deplasate pe timpul furtunii. Bătrânii ne dezleagă de la geamandură.

Ridicăm velele, ajutând motorul care-şi vede gospodăreşte de treabă.

Împreună cu noi pleacă în aval trimaranul *Outward Leg* din San-Diego (California), la bordul căruia se află familia domnului Tristan Jones. Adică numitul domn la comandă, doamna stând nonşalant pe punte, fata privind

Istanbulul, musul, năduşind din greu să facă ordine, soarta dintotdeauna şi de sub orice pavilion a categoriei respective. Navigăm aproape bord în bord, schimbăm semne prieteneşti şi ne pozăm reciproc. Musul de pe

Outward Leg îşi permite să-şi ia aparatul de fotografiat, dar este adus la realitate de skipperul-tată.

Secundul alimentează rezervorul cu pompa redescoperită în magazia iahtului. Trecem pe sub podul Europa-Asia. La 12.50 ieşim în Marmara. La 13.50 dublăm insula

Sivriada. La 15.20 încasăm rafale, lochul indică 6 noduri şi la 17.00 navigăm zeieşte cu velele în foarfecă şi focul tangonat. Cum am ieşit din drumul vapoarelor şi se apropie Seara, secundul meştereşte felinarul de vânt, arborând un surâs de zile mari, cu carne şi cofeturi.

Ca să scape de cicăleala skipperului şi de teroarea cargourilor, l-a însărcinat pe Marian să-i, umple canistra cu petrol şi băiatul s-a executat, descoperind nu orice fel de petrol lampant, ci unul deosebit, de mare limpiditate şi transparenţă, lucru czire. evident, îl face fericit.

Umple felinarul cu acel minunat produs al industriei de rafinare a ţiţeiului şi când se lasă noaptea, după ce aprinde felinarul şi acesta răspândeşte o lumină albă, curată, anunţând universului că existăm, se duce la culcare cu aceeaşi figură jovială de om împăcat cu sine, cu lumea şi, mai ales, cu skipperul.

Încântat că are asemenea lumină la bord, skipperul se abandonează nopţii feerice, încercând să descopere constelaţiile şi în constelaţii, stelele care-i încântă imaginaţia. Gemini, cu ale sale stele surori Castor şi Pollux, iată Capella din constelaţia Auriga şi iată familiara Cassiopeia desenându-şi dublul W undeva deasupra munţilor

Asiei Minor, bănuiţi pe zarea dată cu tuş negru. Tocmai când este pe cale s-o descopere pe Aldebaran – steaua înţelepciunii şi s-o convoace la un sfat în decorul fastuos al nopţii vârstată de spuma albă a berbecilor, minunatul felinar de vânt, alimentat cu minunatul şi

transparentul petrol lampant, ia foc. Adică flacăra se coboară dintr-odată în corpul instrumentului din care ţâşnesc jerbe strălucitoare gata să incendieze iahtul. Cum secundul se lăfăie acoperindu-se cu sforăieli pe toate tonurile, cum se ştie că este sergent de pompieri în rezervă, skipperul pronunţă cuvântul magic:

— Foc!

Urmează o încetare bruscă a sforăielilor. Apoi un bufnet. Apoi secundul ţâşneşte în cockpit şi, fără o întrebare, tabără asupra instrumentului şi nu se ştie cum, îl stinge fără niciun menajament.

Pauză de sens.

Secundul meditează. Este limpede, rememorează ceva.

Nişte gesturi. Nişte fapte anterioare ambarcării. Se duce la pupa. Scoate canistra cu pricina. O debuşonează. O adulmecă. Apoi, comentariul. Strict orădean:

— Prăpăditul! O turnat diluant peste petrol! Noa!

Scurtă fu şi de astă dată bucuria skipperului pricinuită de frumuseţea luminii albe de bord. Aventura va continua în variante. Diluantul va fi amestecat în cantităţi proporţionale sau invers proporţionale cu ulei comestibil spre a-i anula calităţile incendiare, Blestematul de felinar va consuma întâi uleiul comestibil, demonstrându-şi gustul rafinat şi odată cu el fitilul, după care se va deda la acelaşi act ignobil încercând să ne pună foc. Pe urmă se va termina fitilul şi secundul exasperat îşi va tăia nemilos un şort făcându-l fâşii ca să improvizeze fitile. Când acestea se vor dovedi nule, va tăia o frumuseţe de pânză de americă ţinută pentru tendă. Fitilul cusut în două va da rezultate mediocre, dar felinarul ţinut în cabină, iahtul navigând cu batantele deschise şi perdeluţele de la hublouri trase, va însemna o pată de lumină lingavă, oricum mai mult decât nimica.

Dacă ne reamintim că secundul s-a prezentat la bord în cea dintâi croazieră egeeană cu o butelie suedeză de ultimă oră, numai nichel şi cu un proiector multifuncţional *mă Se în Hong-Kong*, umilitor de sofisticat şi că butelia s-a

dovedit un permanent pericol, scoţând flăcări de o jumătate de metru, gata la fiecare aprindere să transforme iahtul în scrum, că proprietarul a apărat numitul instrument cu o tenacitate încăpăţânată, susţinând că suedezii sunt imbatabili, măcar în materie de butelii şi că este de vină numai gazul cu care a fost încărcată iar proiectorul a funcţionat numai la 10 zile după care şi-a dat obştescul sfârşit, nemaifiind utilizabil nici după revizie tehnică de la uscat, proprietarul fiind electrician de meserie şi că s-a prezentat din nou în croazierea anului 1984. cu aceeaşi butelie şi la privirea crâncenă a skipperului a şoptit pocăit că nu gazul bucureştean a fost. de vină, ci butelia suedeză care-şi înghiţise nu se ştie ce biluţă servindu-i de supapă sau de regulator şi, făcând autopsia proiectorului *made în*

Iiong-Kong a constatat cu stupoare că sub alămurile strălucitoare şi sub designul sofisticat contactele şi întregul sistem esenţial de funcţionare este o fierotenie de cea mai ordineră speţă, deci, însumând aceste date intuite exact de skipper şi adăugând noua ispravă cu diluantul ambarcat clandestin în loc de petrol, se conturează o anumită naivitate a secundului gata să se lase subjugat de aparenţe, de

„Design”, de argumentele şi spusele celor care-l ajută într-un fel sau altul, lipsindu-se de elementul esenţial al siguranţei: controlul. Iată că se îmbogăţeşte fişa de bord a secundului şi că începând să-l cunoască în profunzime, skipperul ştie cum să-şi trateze secundul ca toate lucrurile să aibă vântul din pupa. Sporul de cunoaştere se transformă în acţiune practică prin sporirea exigenţelor şi înăsprirea controlului de aşa manieră încât la bord să se elimine acel dulce ardelenism:

— No! Amu ce să-i mai fac?!

Cu aceste consideraţii şi cu ochi de melc, nedormind toată noaptea de groaza vapoarelor, echipajul ajunge, sănătos şi teafăr, în ziua de *Vineri 26 iulie*, spre orele 7.05 când

Hai-Hui 2 se angajează în partea largă a strâmtorii

Dardanele… Este o dimineaţă oţelie, cu hulă, navele alcătuiesc cunoscutele două procesiuni paralele spre şi de la Gelibolu, iar la 7.50, aflându-ne la travers de Şarkoy cu skipperul la eche şi secundul recuperându-se pentru a prelua cartul, se reperează în prova tribord un iaht de cursă croazieră care urcă strâmtoarea cu vânt strâns. Ca la comandă, ambele iahturi schimbă de drum spre a se întâlni. Tot echipajul iahtului turcesc este pe punte. Tineret. Diavolii au cel puţin 12 noduri. Semne prieteneşti. Afurisiţii schimbă de drum doar strângând vântul. Dimineaţa se scurge destul de conformist, cu un singur eveniment notat în Caietul de cart. La ora 13.25 şi la traversul bancului Zincinborzan, navigând cu velele în foarfecă şi trebăluind la bord, adică bărbierit şi luat epiderma la refec cu buretele spre a se lustrui în vederea escalei tehnice de la Gelibolu, aranjat interiorul şi armat ancora mică din pupa, iată că, din aval, ne dublează petrolierul turc *Turanlar I*, şi că, spre deosebire de morocănosul *Polar VI* iese cineva pe comandă, face semne largi cu braţele şi strigă foarte distinct şi entuziast

România”. Desigur purtăm la straiul pupa pavilionul naţional, de dimensiuni mai degrabă convenabile unei nave de război, dar acesta este singurul orgoliu pe care îl afişează skipperul în văzul lumii.

La ora 14.40 intrăm cu motorul la Gelibolu în acvatoriul pentru şalupe şi bărci.

Se putea forţa marşul şi în câteva ore s-ar fi putut să intrăm la anakkale. Suntem numai doi la bord, obosiţi după cele cinci zile de veghe, s-ar putea ca noaptea să ne surprindă în strâmtoare şi este mai bine să ne odihnim.

Obişnuit cu larga ospitalitate de până atunci, skipperul este surprins de exigenţele autorităţii. Suntem în tranzit i se explică secundului şi asta înseamnă că nu putem acosta. Dacă vrem s-o facem, atunci trebuie să plătim şi ceea ce se cere la Gelibolu este mult mai pipărat decât la

Bviyukdere. Secundul are inspiraţia să aducă drept argument al escalei dorinţa skipperului de a-l întâlni pe

marele armator Yakup Aksoy, cel care a salvat iahtul din eşuajul de la cap Karakova. Chestiunea se schimbă radical. Secundul este condus până la una din prăvăliile armatorului, care dispune de o reţea vastă de afaceri. Regrete. Armatorul şi asociatul său, simpaticul Ercument sunt la Istanbul. Dacă vrem să le transmitem ceva, telefonul ne stă la dispoziţie. Puiu vorbeşte la Istanbul, face aluzie la dificultăţile locale, Yakup Aksoy îl cere pe reprezentantul autorităţii şi toate lucrurile sunt O. K.

Skipperul, lăfăindu-se în cockpit pe una din pernele de cart, ultima inovaţie în materie de confort, care ne scuteşte posteriorul de contractul dur cu lemnul banchetei, poate asista la viaţa densă a străzii şi a acelui târg de pe malul Hellespontului. Este ora plimbării de seară. O seară dulce, sudică, plină de odorile grătarelor. Acostează lângă iaht un caiac-pescador. Musul pregăteşte ciorba de peşte pe un primus fixat pe punte. Pescarii, poate patronul şi cei mai bătrâni, se îmbracă să iasă în târg la un rachiu. După ce se mănâncă în comun din ceaun, echipajul părăseşte bordul şi musul trece la treabă. Este un flăcău voinic, îşi mai scapă privirile la frumoasele în imprimeuri colorate care se plimbă pe strada-cheu, oftează, aranjează parâmele, spală vesela, apoi metodic, de la prova la pupa, scoate din apă găleată după găleată cu care îmbăiază caicul răpănos, numai cârpeală de scândură peste altă cârpeală. Interiorul cabinei prinsă în lătreţe, strigă numele sărăciei.

N-am văzut Gelibolu din 1983. Doi ani în care municipalitatea s-a dovedit operativă. Ghirlande de lampadare pe cheu, copertine şi sub copertine bănci luate în primire de familiile ieşite la plimbare. Foarte rar câte o figură cu adevărat turanică şi atunci, dacă este femeie, are o frumuseţe stranie şi misterioasă. Din jumătate în jumătate de oră acostează unul din feriboturile pereche care fac naveta între Gelibolu şi ţărmul asiatic la Lapseki. Debarcă lume venită la plimbare, autobuze de pe rutele Asiei Minor care se duc la Istanbul, autocamioane grele pline cu lubeniţe sau portocale, cu zarzavaturi şi baloţi,

poate de bumbac, cheul este plin de animaţie, dominat de ritmul febril pe care-l impune zeul tutelar: comerţul. Cheul şi strada au ceva din Calea Rahovei copilăriei. Cu atât mai apropiate de imaginile acelea vii dominate de strigătele chirigiilor şi zuruitul roţilor pe caldarâm, cu cât din feriboturi debarcă şi camioane trase de cai şi cu cât pe stradă trec căruţe vopsite multicolor, având caii gătiţi cu alămurile Strălucitoare ale gustului oriental. Ne culcăm când strada este încă plină de forfotă. Socotind escala intanbuleză am făcut 6 zile de la Tornis la Gelibolu. Începem să ne îmbunătăţim performanţele.

Sâmbătă, *în 27 iulie*, la orele 6.00, părăsim Gelibolu şi felul în care joacă vântul, ca şi lenea în care se complace, validează prudenţa de ieri. Până la 12.30 ne lăsăm scurşi de curent, participând la viaţa uscatului. Aceleaşi cămile

Venite la mal, ale aceluiaşi proprietar de grădină legumicolă, aceleaşi vaci făcând baie şi aerosoli, aceiaşi imagine fulgurantă a automobilelor alergând pe onduleurile şoselelor riverane. Se constată că pitura albă, în afară de faptul că s-a brânzit în cockpit, neavând timp să se usuce, a scăzut simţitor temperatura în cabină şi, mai ales, la nivelul santinei şi al cuşetelor. Este întâia oară la *Hai-Hui* 2 când bem apă rece, în cabină fiind – j-29°C în timp ce în cockpit sunt – j-35°C.

Desigur secundul bate şaua sa priceapă iapa, elogiind virtuţile apei minerale de Borsec din care, ajutaţi de Marian, am făcut la Constanţa un stoc impresionant. Skipperul intră în joc aducând fericirea în gâtlejul secundului, care încearcă marea cu degetul:

— Dacă am deschide o sticlă de apă minerală?

— O deschidem! Când vom avea atâtea câte să ne ajungă din clipa când o deschidem pe prima în Egeea şi pe utilma la Istanbul.

Dacă în Dardanele sunt – J-350, câte vor fi în Dodecanezul de sud? Vulpoi bătrân, skipperul fixase drept punct terminus al croazierei insula Samos. Un întreg univers. În

secret, năzuia cât. mai spre sud. Insula „Colosului” şi a „Cavalerilor” rămânea visul de aur al croazierei, Rhodos! Aşa că, luând în calcul timpul necesar, temperaturile din ce în ce mai ridicate ca şi starea de oboseală care ne va ajunge spre sfârşitul primei etape, când ne vom consuma în carturi prelungite, când probabil vom fi siliţi să intrăm noaptea în porturi necunoscute şi vom face destui dinţi lungi este prudent să ne remineralizăm şi să ne completăm sărurile atunci şi nu acum.

Trecem la optimizarea performanţelor căzute sub 2 noduri: – Drept urmare se ridică genovezul 1 şi se tangonează în bordul opus randei. *Hai-Hui* 2, lebădă albă, trebuie să arate nespus de graţios cu randa portocalie şi genovezul alb tăind lin apele strâmtorii. La ora 15.50 fără alt incident decât aclimatizarea cu temperatura de iad, intrăm cu velele şi motorul în portul de iahturi C & nakkale unde se întâmplă un incident care ţine de bună creştfere, de *fair-play*, de etică şi în ultimă instanţă de bun simţ. Facem manevra de acostare, aşteptaţi de paznicul-taxaţor, portul nu este aglomerat şi dintr-odată izbucneşte un hohot de râs nestăpânit, un râs batjocoritor, în cascade stridente. Skipperul îşi dă seama instantaneu că râsul ţâşneşte de sub tenda unui iaht de tip *Gin-Fizz*, singurul de altfel în afara cheului, *Nike* sub pavilionul Germaniei federale. Obiectul care stârnise râsul caprei hanseatice este desigur *Hai*-Hui2. Iahtul, fără inoxuri şi fără aparatură de navigaţie de ultimă oră, fără catarg de aluminiu şi radar, dar, luat marinăreşte, decât oricare altul de aceiaşi categorie. Probabil că privirea skipperului este atât de elocventă încât fiinţa de sub tendă, o minoră blonduţă, renunţă să se amuze şi apare skipperultată ăl cărui ton nu lasă dubii în ceea ce priveşte conţinutul mustrării şi chestiunea trece la pasiv „nu fără să-l ulcereze adânc pe skipper şi să-i umfle pipota. Mai bine ar fi botezat iahtul *Mărăşeşti*. Într-o secundă explodează o întreagă istorie. Viciul skipperului. Apare pe punte locotenent-colonelul. Asociaţiile se computerizează. Cum istoria este în ultimă instanţă politică, cei doi fac politică. Au mai întâlnit

chestiunea, când locotenent-colonelul, nu era decât elev sergent aviator şi când, într-o permisie, a asistat plin de oroare, copleşit de o ruşine neagră la următoare scenă:

Timişoara, piaţa catedralei. Vine de la instrucţie o lungă coloană de recruţi. Război. Recruţii în opinci. Cade pe coloană o coloană a *Wehrmachtului* care trebuie să se oprească. Ofiţerul german dă ordin să se rupă rândurile.

Soldaţii încălţaţi cu cizme noi nouţe, având perechea de schimb în raniţe (piele produsă în România, talpă produsă în România) se amuză copios la trecerea „opincarilor”. Un *feldwebel* fotografiază sârguincios, evident sub un unghi de incidenţă sub care să apară, în prim plan, opincile.

Pe urmă a fost 23 august şi chestiunea s-a tranşat sub alte aspecte.

Pe urmă au fost Păuliş şi Oarba pe Mureş şi Budapesta şi celelalte ca un arc peste timp la Oituz, la Mărăşti şi

Mărăşeşti, aşa că locotenent-colonelul a ridicat din umeri, ordonând: – Pe loc repaus!… Am mai văzut!

— Am mai văzut, a mormăit skipperul, ieşind să se plimbe pe cheu până la întoarcerea secundului cu vizele de rigoare.

De la Canakkălelă Vdhti-Sdmos

Escala de la Canakkâle durează 2 ore şi 30 de minute.

Facem plinul de apă de la cheu, se alimentează rezervorul motorului. *Sâmbătă în 27 iulie 1985*, la orele 17.30.

Hai-Hui 2 *pleacă* de la cheul portului de iahturi Ganakkale cu velele şi motorul, lucru mai puţin obişnuit în acvatoriul liliputan. La ora 19.00 vântul suflă în rafale puternice din N-N.V. cu 10 – 12 metri pe secundă ceea ce face ca lochul să salte la 6 noduri. Navigăm prin mijlocul strâmtorii, navele uriaşe ne dublează grijuliu prin ambele borduri şi la ora 19.39 ieşim pentru a doua oară în Marea

Egee, de data asta după 7 zile de la plecarea din Tomis.

Planul de drum al skipperului prevede o dublare prin larg a insulelor Tavşan, Bozcaada, Lesbos şi Chios, apoi drum direct la Vahti, capitala insulei Samos. Asta înseamnă un salt de 140 Mm care s-ar parcurge în 47 de ore cu o viteză medie de 3 noduri. Avem plinul de apă, adică 80

litri, alimente pentru 30 de zile şi 50 de litri de benzină, ceea ce ne asigură 10 ore de motor în contra curentului din strâmtori, cu condiţia severă să nu folosim decât o oră de motor în tot restul croazierei egeene. Baremuri dure, dată fiind uşurinţa cu care echipajul ignoră moneda unchiului Sam. Se adaugă faptul că skipperul are viza greacă şi secundul n-o are. La operativa de navigaţie ţinută înainte de plecarea din Istanbul s-a hotărât ca în cazul refuzului autorităţilor competente de a da, drept temporar de cetate „secundului, acesta să rămână la bord, întru meditaţie. Spectator marţial, rupt de cele lumeşti prin grosimea baloanelor de acostare, acesta ar fi avut răgazul să se prospecteze interior, să-şi dea seama de zădărnicia vieţii de iahtman, de cruzimea cu care, vară de vară îşi lasă în singurătate dulcea şi apriga lui soaţă, dulcile lui fetiţe şi corupând skipperul să facă aidoma, vânturâ împreună mările să agonisească, ce, în afară de râsul sfruntat al unei căpriţe hanseatice?!

Pasajul care urmează poate fi trecut cu vederea de cititorul care urmăreşte numai peripeţia în sine, înţelegând prin peripeţie succesiunea de impresii produse asupra echipajului de impactul cu lumea exterioară, obiectivă, de emanaţiile acestei lumi, de fenomenele naturale sau sociale care sensibilizează şi pun în mişcare lumile noastre interioare.

El se adresează veliştilor care vor veni după noi şi, are oarecum un aspect puţintel mai profesional. Skipperul alesese varianta dublării insulelor Lesbos şi Chios prin larg dintr-o seamă de motive tehnico-tactice impuse de studiul hărţii nr. 33. „Partea de nord a Mării Egee” care-i demonstrase că acest drum este mult mai scurt, că ar putea beneficia de vântul de nord-vest, că evită zonele mascate de insule şi că echipajul făcând drumul dintre

Lesbos.

Chios şi continent în croaziera anului 1983, nu mai dorea să-l repete pentru a-şi refuza tentaţia escalelor în porturile cunoscute. Skipperul ştia din lecturi că celebrul Meltemi se stabilizează în jur de 15 iulie. Ambele experienţe, cea din 1983 ca şi actuala infirmă jumătatea lui iulie ca dată a stabilirii lui Meltemi. Regimul vânturilor din iulie s-a dovedit atunci, ca şi acum, instabil, cu pauze de calm plat, cu rafale venite din podişul anatolian. Cu oarecare atenţie şi cu un echipaj prompt la manevra velelor, având un timonier de cart 24 de ore din 24, navigaţia în Egeea până spre 1 august nu pune probleme deosebite.

Noaptea de *sâmbătă* spre *duminică 28 iulie* repetă într-un fel noaptea celei dintâi ieşiri în Egeea. Skipperul îşi adjudecă cartul din prima jumătate a nopţii spre a dubla insula Tavşan cu îngrămădirea de stânci şi epave care-i dau o reputaţie tristă, ca şi insula Bozcaada, acel antic

Tenedos plin de rea voinţă, care atât ne-a amărâfe La. Întoarcerea acasă din „Croaziera contra cronometru”.

Amurgul este uleios, căzând peste o mare sângerie.

Când coasta europeană se pierde spre nord în pâcleie înserării, se simte prelingându-se pe punte sentimentul acela perfid al însingurării. Deschiderea de după strâmtori, de după Marea Neagră şi Marmara percutează echilibrul celui obişnuit cu un orizont bine încorsetat în limitele lui ancestrale, devenite limitele universului spiritual în interiorul cărora ne naştem, trăim şi murim. Şocul are ecouri adânci. Dincolo de lumea egeeană încă familiară, există lumea musulmană, care din babordul nostru până în Maroc pune umanităţii contemporane unele din marile probleme ale epocii. Senzaţia de şoc, abia înregistrată la prima ieşire în Egeea cu *Hai-lluii* se selectează, înregistrându-se în memoratorul sensibil al skipperului cu atât mai violent cu cât o lună morbidă şi de piază rea, ieşită dintr-o poveste marinărească de groază, cu naufragii şi înecaţi, luminează spectral stâncile yerzi-cenuşii din babord, scheletul jalnic al unui caic putrezit pe o cocoaşă

de piatră abia ieşită din mare ca şi corpul frânt în două al unui cargo, carcasă din metal împrumutând licărul malefic al luminii selenare.

La orele 22.50 dublăm insula Bozcaada abia lunecând pe hula care face să bată velele. Suntem în drumul tuturor navelor care vin şi se duc în insule. Lumini de drum după lumini de drum apar din întuneric şi taie orizontul parcă trase de sfoară pe acelaşi drum, ca într-un joc de copii.

Lochul care este mereu plin de ţâfne şi capricii s-a blocat, punând din nou probleme în estimarea punctului. Să facem apel la detaşare, remediu prescris de înţelepţi, în cazul vântului de N-N.V. care abia-şi trage sufletul cu un metru pe secundă.

Bietul secund preia cartul la ora 24 având în pupa lumina de pe insula Bozcaada, în prova babord luminile firave de pe coasta Anatoliei şi în tribord drumul navelor, fără să beneficieze decât de acelaşi nenorocit suflu muribund al vântului.

Duminică în zori, a opta zi de la plecare, întrezărim cap Baba fără să vedem insula Lesbos din pricina pâclei.

Ridicăm genovezul 2 care împreună cu randa dau cea mai mare suprafaţă velică abordului. Cum lochul înregistrează

1, 5 Nd până la ora 12.30 ne dedicăm programului la sac şi metodei noi de a face baie la bord. Preopinentul trece la puntea prova ducând cu el găletuşa prevăzută cu saulă, buretele şi săpuniera pe care-o vâră în colacul parâmei ancorei. Se dedă celui mai straşnic duş, turnându-şi pe trup o cantitate neînregistrată de apă azurie şi sărată, după care se freacă fără milă cu buretele. După care se zbiceşte la soare, învelindu-se într-o crustă subţire de pudră sărată. Când este sigur că s-a uscat, cere porţia de apă dulce pentru duş. Desigur un eufemism. Apa dulce este abia o cană. Se îmbibă buretele şi se spală sarea, care, oricâte calităţi conservante ar avea este cu totul neplăcută sub vestimentaţia de cart.

La ora 14.45 se ridică vântul: 8 metri pe secundă, înveselind lochul. Schimbăm genovezul 2 cu genovezul 1 şi

realizăm 6 noduri, ceea ce dă zilei de duminică aerul sărbătoresc care i se cuvine. Cetaceu imens culcuşit în apele translucide, Lesbosul începe să rămână în pupa babord.

Punem prova pe strâmtoarea Psara, care desparte insula

Chios de insula Psara. De fapt vrem să aterizăm pe capul

Agios Nikolaos din nord-vestul Chiosului, skipperul intenţionând să se apropie de coastă astfel încât să descifreze prin binoclu ceva din Volissos-ul lui Homer.

Spre orele 16.15 cu aceleaşi 6 noduri pe loch, asistăm la metamorfoza luminii în această parte de lume, proces fastuos în a cărui alchimie intră azuriul mării şi transparenţa cerului egeean, violaceul munţilor de gresie din

Chios şi soarele de oţel tOpit. *Hai-Hui 2* se bălăceşte cu voluptate în valurile clipocitoare şi la bord domneşte atmosfera destinsă, dintotdeauna prezentă pe puntea velierelor atunci când bate vântul. Spre a nu da impresia că stă la dispoziţia echipajului, vântul cade la ora 20.30, odată cu asfinţitul, lăsându-ne fără posibilitatea de manevră în chiar gura strâmtorii Psara.

Peisajul este de-o sălbăticie halucinantă. Amâni Oros, muntele care, domină partea de nord-vest a insulei, îşi resoarbe gresiile violet în cerul, nu se ştie de ce, dat cu ocru dens, păstos. Insula Psara, stânci peste stânci ridicate din mare, pare de-o singurătate absolută. Apoi vine întunericul egeean, un altfel de întuneric decât cel cunoscut, dens, cutreierat de luminescenţe stranii, cătunele şi satele cuibărite în subsuoara stâncilor de pe Amâni Oros îşi aprind luminile; vedem Melanios, Trypes, Palparia, Pirama, toate foarte vag şi identificăm Volissos mai aproape de coastă, constelaţie de lumini care-l conectează pe skipper, la lumea lui de meditaţii pe seama destinului creatorului, mereu admonestat de circumstanţa trecătoare şi nesemnificativă, mereu cenzurat de un Augustus precum Ovidiu, mereu pribegind pe drumul

nesfârşit al căutării de sine „acea Golgotă pe care-o urcă sub povara zdrobitoare a operei sale niciodată finită, sub privirile indiferente, ostile sau placide ale galeriei.

Cum navele au un drum bine rânduit de farul de pe insula Psara, acolo unde se văd luminile puţine ale unui sat pescăresc, cartul rămâne să controleze deriva şi să ne semnaleze prezenţa. Trec pasagere mari şi mici iluminate ca-n basm. Apoi constelaţiile se rotesc spre fascinanta oră:

zero. Apoi trecem în altă zi sideralã, cap de săptămână, *luni 29 iulie* când, la ora 3, se ridică o briză slabă care ne poartă leneş spre partea de sud a insulei Chios. Beneficiem de toate deliciile navigaţiei sub vântul insulelor muntoase care joacă acum rol de ecran al vântului de N-N.V.

Orice încercare de a defini regimul vântului mi se pare temerară. Nu se pot face decât presupuneri aproximative şi nimic nu urăşte mai mult skipperul decât această trăncăneală gratuită care nu duce nicăieri. Când cu 3 noduri, când cu 4 noduri, ne apropiem de cap Mesta, fără să simţim încă aromele terebintului. Chios pluteşte într-o mantie largă de purpură şi într-o linişte biblică. Nicăieri semne ale Molochului contemporan: industria. Cerul este pur, neviciat, marea este pură, plutirea are atributele visului.

Când ia relevmente la stânca Xilopetra şi la cap Mesta, skipperul îşi spune că această croazieră-test este.de fapt una de rutină, furtuna din Marea Neagră continuându-se în sfera rutinei. Notează fenomenul dispariţiei insulei în pâcla transformată de razele soarelui într-un giulgiu impenetrabil privirii apoi, când astrul urcă spre meridian, fenomenul reapariţiei ei cu toate deliciile oferite de panoramarea largă a văilor umbrite şi a piscurilor, aici în sud, abia nişte colnice pline de reverie. Niciun semn de viaţă la uscat. Se notează stâncile care dublează coasta la.

câteva cabluri şi care pot deveni pericole mortale pentru.

un iaht condus imprudent. Vizibil, suntem într-o zonă

ecranată, la două mile mai spre larg suprafaţa mării este încreţită de o briză uşoară. Între orele 9 şi 12.55 abia realizăm o jumătate de nod. Plutirea aceasta leneşă este plină de farmec şi poezie. Reuşim să ne detaşăm de timpul orar şi să nu-l mai luăm în considerare, plonjând în beatitudine.

Coasta zimţată, violet-albăstruie se scurge lent în babord, dantelată de golfuri în miniatură, abruptă şi acoperită de o vegetaţie care ne trimite efluvii de arome răscolitoare.

Este un paradis al cuplurilor amoroase. Ziua este făcută pentru dragoste şi uitare. Cum începe să se contureze insuliţa Venetico, cum navigaţia este o ştiinţă legată de stabilirea timpului prin calcul, cum viteza raportată la timp este un mijloc de a te fixa în univers, skipperul se extrage din starea de uitare şi beatitudine, din evadarea în spaţiile stăpânite de Afrodita, spaţii mereu aşezate sub semnul opulent al voluptăţii şi, luându-şi compasul de relevment, stabileşte punctul iahtului pentru ora 12.55 aflând că se găseşte în traversul insulei Venetico, la o distanţă de 2 Mm, că lochul a înregistrat 4078, 9 Mm., că iahtul are o viteză de 2 noduri şi se află în limita dinspre larg a zonei ecranate de insulă, ceea ce-l obligă să coboare la hartă, să pună punctul cu creionul bine ascuţit şi să unească acest punct cu Vahti, trecând pe harta nr. 34, intitulată

„Partea de sud a Mării Egee”, hartă utilizată acum pentru întâia oară la bord.

Când navigaţia nu pune probleme, la bordul lui *Hai-Hui* 2 ai senzaţia navigaţiei solitare dacă reuşeşti să faci abstracţie de diversele sunete scoase de echipierul care doarme. Ne-am învăţat amândoi să ne economisim forţele şi după ieşirea din cart, fiecare îşi rezolvă treburile care-i aparţin: calculele de navigaţie, bucătăria, vesela, velele, apoi somnul recuperator, rar atingând 3 ore ziua pentru secund, skipperului plăcându-i să stea la eche în solitudine, răsfăţat de soare, de briză, de mare.

Spre orele 14.10 Chios se cufundă uşor în mare,

învăluindu-se într-un văl diafan, de un violet pudic.

Ca să nu fim singuri în acest paradis, din pupa ne dublează un ketch de 13 m, navă elegantă navigând rapid cu motorul. Are acelaşi drum cu noi şi nu poartă pavilion.

Se ridică şi se tangonează genovezul 1. Cum se pare că planurile noastre sunt subordonate regimului capricios al vânturilor, cum abia ne scurgem spre Samos, cum suntem amândoi în cockpit, investigăm câteva variante ale periplului egeean. Una din variantele seducătoare ar fi să abandonăm tentaţia sudului, care ne obligă la escale scurte şi multe zile şi nopţi de navigaţie; ° pentru o explorare în profunzime a Samo sului, acest paradis al veliştilor din

Mediterana şi Egeea, având sub vântul insulei un excelent port de iahting: Pythagorion* portul fostei capitale-antice

Samos. A doua variantă ar fi să trecem din Dodecanez în Cyclade, să facem o escală în Mikonos, alta în Lemnos şi de aici prin Canakkale să ne întoarcem acasă. A treia, cea care fascinează skipperul, este să facem sud până la limită timpului afectat primei etape, cunoscând că la întoarcere vom avea numai vânt din prova şi dinaintea traverăului. „r

Variantele se pun pe hartă. Se calculează, distanţele şi-timpul. Chestiunea rămâne în suspensie.

— Vedem la faţa locului, spune skipperul şi preia cel dintâi cart alnopţii, când pe geana orizontului se desenează abia vizibil munţii înalţi şi ascuţiţi ai insulei Ikaria.

Ikaria, insula legată de legenda primului european care-a gândit să se elibereze prin zbor, legendă înserată la începutul oricărui tratat de istorie al aviaţiei, cunoscută în toate amănuntele de locotenent-colonelul aviator in re

zervă, 1 predată patetic, când va foştilor elevi, Ikaria investigată documentar de skipper şi trecută pe lista insulelor sub vântul cărora au loc „rafalele albe

Ikaria, insula sălbatică care putea însemna sfârşittil fără glorie al periplului egeean: în înserarea fastuoasă,

doar o

Enie frântă de înalte piscuri violete...

Noaptea de *luni spre marţi 30 iulie* este deci ondâpte:

fastuoasă şi dură, î. n acelaşi timp cerând prezenţa echipajului la manevra până la oră, 24" Vântul se întăreşte în rafale din sectorul prova şi ne obligă la volte ciudate şi ineficiente. Skipperul nu-şi dă seama! că de fapt a intrăt în Ciclul termic nocturn ai insulelor muntoase care precede stabilirea vântului Meltemi şi că rafalele suportabile prăbuşite din munţii insulelor Ikaria şi Samos nu sunt întâmplătoare, fiind rezultatul unei dinamici termice specifice; îşi notase, cui ăcrupulozitate observ & ţiilfe lui sir Fraridis Cftiehester şi pe cele ale inegalabilului Joshua Slocum în legătură cu „rafalele şi vânturile prăbuşite din munţi întâlnite la Capul Horri de amândoi şi în insulele Azore, de Sloctim, studiase sârguincibs „după cum s-a mai spus.

rafalele albe", semnali6 care le, precede-şi avusese parte în acel cazan al diavolilor dintre coasta Aşiei Mici şi insula

Bozcaada de o demonstraţie pe viu, învăţând lecţia pe sărite, greşeală care-l va costa scump.

În noaptea uleioasă, cu valuri scurte şi pieptişe îşi dă seama, fiind atent la mare, că rafalele au lăţimi bine. stabilite, ca şi când acolo în munţi ar exista instalate, baterii uriaşe cu aer comprimat care se descarcă în lungul unor tuburi ca lansatoarele de torpile, tuburi de calibre deosebite şi că toată această artilerie eolică are o bătaie limitată ca şi zone moarte, ieşite de sub raza ei de acţiune. Trecând de la observarea mării haşurată vizibil de valuri acolo unde rafalele bat din plin şi liniştită în zonele moarte, la observarea munţilor de pe cele două insule Ikaria şi Samos, despărţite printr-o strâmtoare largă de 5 mile, skipperul sagace îşi dă seama de o mulţime de intimităţi ale fenomenului care supune iahtul şi mai ales velele la eforturi neplăcute.

Este firesc ca la crestele de piatră înalte de peste o

mie de metri să se formeze mase de aer mai reci decât la poalele împădurite şi decât cele.de la nivelul mării. Luând-o la vale, aceste mase de aer rece se înghesuie prin canioanele înguste şi abrupte ale torenţilor uscaţi, unde conform legilor fizicii îşi sporesc viteza (am tot vorbit de4

tubul Venturi) şi ajunse la suprafaţa mării şi-o menţin până la câteva mile în larg, când rafala se sparge şi se difuzează în masa de aer cald înconjurătoare. Probabil că se mai petrec şi alte fenomene adiacente, care-i scapă skipperului cu ochii pe fizionomia munţilor din prova.

Cum din gura strâmtorii nu vin rafale şi este normal să nu vină decât câte-o aripă de vânt cine ştie cum scăpată pe vreo tangentă, navigăm până foarte aproape de cap

Katavasis, până când încep să se individualizeze luminile satelor Kalithea şi Drake. Atunci facem volta şi luând rafalele uşor dinapoia traversului fugim spre larg sub un unghi mic faţă de coastă până la traversul portului Kârl6

vasion, cea mai mare localitate de pe coastă nordică a

Samosului, după capitala Vahti. Aici întâlnim liniştea.

Este şi firesc, Karlovasi se află în şesul şeii care desparte cei doi munţi dominanţi ai insulei: Kerkis în vest şi nu

Kerketefs cum este scris pe harta nr. 34, cu vârful Koumaritis înalt de 1 440 m şi Ampelos cu vârful Kavouraki de 1 140 m, situat la mijlocul Samosului şi dominând Coasta nordică. Muntele Kerkis este sălbatic şi abrupt, muntele

Ampelos mai domol, fără canioane şi prăpăstii verticale.

Valea largă care-i desparte adună trei cursuri de apă, este fertilă şi având-o la travers ne împărtăşim cu blinda ei respiraţie rupestră. Peisajul nocturn este de basm. Feeria de lumini a orăşelului-port, spre care se îndreaptă două nave de pasageri făcând risipă de becuri, silueta uriaşă a muntelui Kerkis cu vârful sprijinind uraniscul înstelat şi, în poalele lui, ca şi în cele ale muntelui Ampelos, etajate după

capriciile tectonicei, satele izolate unele de altele prin faldurile grele ale nopţii.

Skipperul simte cum cad în mare cojile mizere ale deşertăciunilor, începând cu vanitatea.

Faţă-n faţă cu măreţia ce şansă ar avea orgoliul sau îngâmfarea? Ce i-ar aduce în plus măreţiei, scârnava lingăveală, arderea tămâii în cădelniţele vorbelor umflate, ce gloriolă de coterie ar putea rivaliza cu gloria universului, la ce şi cui ar folosi aici arivismul tenebros, plătit cu atâtea renunţări la demnitate?

Cum ar folosi aici târâtul şi gudurăturile şi datul din coadă şi linsul mâinii care ţine băţul, când este limpede, bipedului i-au trebuit zeci de milenii să treacă de la starea pe patru labe, cu nasul în ţărână, la starea pe verticală, cu nasul în stele? Ce superbă lecţie de demnitate ţine marea şi muntele şi noaptea sfârşitului de iulie. Şi cum îi cheamă constelaţiile la sfat pe localnicul Pythagora şi pe zeul meu tutelar: Zamolxis, care, din vechime se zice, i-ar fi fost elev samianului.

Răsăritul este fabulos, învăluit în arome de mirt şi terebint, ca şi când, coborât în vreme, Samosul ar oficia misterele rituale pe altarele ridicate lui Apolo, zeul soare.

De fapt, pe insulă se pare că pelasgii au adorat-o pe Hera.

samienii spun că Hera chiar s-a născut pe insula lor, undeva dincolo de munţii acum tiviţi cu franjuri de aur, pe malul râului Imbrassos, unde, a şi fost violată de acel craidon şi mujeratic înrăit care a fost Zeus. Gurile rele spun că Hera l-ar fi ademenit pe Zeus, după ce acesta se cam dăduse pe mâna lui Dionysos care-i şcolarizase pe localnici – întru viticultură. Se ştie că vinurile dulci şi parfumate de Samos, rezultat al acelei şcolarizări vesele, asezonate» cu şedir4 e.de deguşit-re-i premieri de sortimente la care participau nimfele şi slujitoarele lui Cotis, sunt binecunoscute pe malurile Pontului Euxin cu mult înainte de a fi fost exilat la Tomis elegiacul Ovidiu şi că mai târziu au fost sei vite voievozilor nu numai la hramuri şi praznice ampărăteşti ci şi la prânzurile

obişnuite, făcând deliciul jupâneselor codate şi încondeiate, multe vorbe ieşind în lume de pe urma dulceţii lor neasemuite.

Se pare că cel dintâi rege legendar al Samosului. venit din Chefalonia în chip de erou argonaut, Aggeos, a stat şi el în derivă la traversul acestui golf, până s-a luminat de ziuă şi, mai expeditiv decât skipperul, şi-a pus vâslaşii la treabă, debarcând şi sacrificând mielul alb fără să mai aştepte ridicarea brizei.

Cum aceasta se lasă aşteptată, acum ca şi cu 11 secole înaintea erei noastre, când au debarcat aici ionienii de sub comanda celor doi şefi: Tembrion şi Prokles, skipperul încearcă să ajungă de la Leagoras, fiul lui Prokles de la care nu se mai ştie nimic vreme de 4 secole, la Amphierates, regele anului 670, apoi la Pythagora şi Herodot, împotmolindu-se mereu într-o luptă de clasă şi de regim politic care-a devansat cu o mie de ani, dacă nu cu şi mai mult ceea ce se-ntâmplă în Europa cam de pe la 1 400 încoace, lupta pentru putere. Nu de lupta pentru putere între două clanuri, între două familii, între aventurieri sau maniaci ai puterii, ci de lupta dintre democraţie şi tiranie, dintre regimul autocrat şi cel al cetăţii, de o nuanţată şi subtilă luptă de clasă, grecii antici dovedindu-se deosebit de precoci din punct de vedere social.

La orele 13.50 skipperul la eche pentru a putea urmări la uscat teatrul acelor bătălii politice, care s-au dat de fapt numai în sediul puterii, capitala, întâmpină cu reverenţe briza dulce adiind de la coasta Asiei Minor, întrezărită prin pâcla densă a fiecărei dimineţi. Insula este despărţită de continent prin strâmtoarea Samos nu mai lată de 2 mile, noi ne aflăm de fapt în golful Kuşadasi sau Skalanova, putem distinge Kuşadasi şi, cu un strop de efort skipperul poate imagina Efesul în valea

Menderesului Mic, asta-i aminteşte recunoaşterea-auto făcută cu Stela care a premers cea dintâi croazieră cu

Hai-Hui 2 apoi aventura din „Ţara Făgăduinţei”, publicată sub titlul de roman ştiinţifico-fantastic, de fapt o întâmplare cu mult mai adevărată decât apare la prima

vedere. Această parte de mare Egee a fost văzută de pe vârful înălţimilor care domină Kuşadasi, după cum tot de acolo am văzut şi Samosul, aşa că periplul egeean de pe uscat se încheie aici cu cel de pe mare, skipperul trecând peste întâlnirea lui cu Diodora ca să revină la acei *geomores* – mari proprietari funciari din Samos – care l-au detronat pe Amphierates, ca la rândul lor să fie dislocaţi de la putere de marii negustori şi. aceştia de către cei aparţinând vulgului, dar care deţineau funcţiile publice. Odată cu democraţia, înfloresc artele. Samienii devin mari constructori de nave. Atât de renumiţi încât orice navă foarte rapidă construită în bazinul egeean se numeşte Samena. Jocul de-a puterea aboleşte democraţia în folosul tiranului Demotelis răsturnat şi el de aceiaşi *geomores* răsturnaţi la rândul lor de bravii generali acoperiţi de glorie în luptele cu megarienii şi binişor, binişor, din deceniu în deceniu ajungem la ceea ce-l interesează pe skipper: tiranul Polycrates. Până acolo, briza ne face să dublăm capul Kantaki, mănăstirea Agios Dimithrios, toată coasta de nord a insulei cu sate liliput agăţate în poalele muntelui Ampelos şi ajunşi la traversul capului

Gourlotes, de unde coasta se abate net spre sud-est, aceiaşi briză leneşă ne pune întrebarea dramatică: există sau nu portul Vahti, capitala Samosului şi dacă a existat cândva pe aceste meleaguri pustii, ce vrăji l-au făcut să dispară? Dublând coasta la *2* Mm nu vedeam decât un golf profund, o pungă de apă din ce în ce mai strâmtă gâtuită între coasta pe care-o dublăm şi o peninsulă stâncoasă care începe să ne strângă din babord. Niciun semn de viaţă la uscat. Niciun semn de viaţă pe mare. Nimic din ceea ce prefigurează un port – capitală. Nici măcar o barcă de pescuit. Nici măcar un automobil pe şoseaua care dublează coasta.

Mare albastră.

Coastă înaltă, abruptă acoperită de pini maritimi.

O mie de întrebări ulcerează siguranţa de navigator a skipperului. Pe Hera! Este sau nu Samosul insula din prova, ori toată comedia de azi-noapte n-a fost decât o

înşelăciune menită să ne aducă la acest ţărm pustiu, al unei insule stăpânită poate de Amazoane? Nu că m-aş teme că nu sunt încă destul de fraged, pus la fezandat pot oferi un dejun copios, dacă cumva amazoanele în chestiune ar mai fi antropofage, poate s-au mai civilizat

şi ele, dar nici aşa. Să luăm harta, binecuvântata şi unica la bord, 1.500.000 la paralela de 40° care estompează toate amănuntele şi transformă Vahti într-un punct neînsemnat. Cu un efort de imaginaţie, mărind totul la scara 1: 1

parcă ar fi Samosul.

Răbdare.

Puiu tangonează focul şi echipajul devine ţinta atacurilor unor muşte deosebit de agresive, cu înţepături usturându-ne până-n rărunchi.

Stăruim spre fundul acelui golf.

În clipa când ne spunem că vom tăia insula misterioasă în două vedem cum partea de coastă din tribord nu se încheie cu cea din babord şi în prova iahtului parcă s-ar deschide un canal.

Stăruim încă şi bine facem.

Misterele cad unele după altele. În fundul de sud-est al golfului se deschide alt golf, închis vederii de înălţimile Thio ale acestei peninsule ciudate. Apar în babord cele dintâi ferme şi cele dintâi grădini în etaje. Vântul se înteţeşte. Este ora 14.15. Avem 3 noduri pe loch şi intrând în adevăratul golf Vahti, tot ce ştiam despre insule se reciclează rapid, trecându-ne de la starea de cunoaştere la cea de poezie. Golfuleţul din golf, perfect invizibil până atunci, dominat de coaste înalte acoperite de clădiri crescând unele deasupra celorlalte, albe vile şi albe case paralelipipedice cu un cât, toate purtând fesuri roşii de olane, dantelate cu tamarişti, se închide în acest fundal urban deasupra căruia stăruie o înălţime îmblânzită de prezenţa fermelor izolate. Avem în babord mai întâi fermele aşezate în pantă pe un sol care nu se ştie cum rodeşte, apoi clădirea rectangulară a ceea ce seamănă cu un spital, apoi o plajă economică înghesuită între clădiri,

apoi o, plajă cât o ogradă în care sfârşeşte o stradelă, totul cu *baigneuses*-ele moderne de rigoare. Oh, mironosiţi călugări bruneţei din atâtea „sfente monastiri” ale acestei insule visate, afurisiţi-le pre ele căci, iată, îşi expun cu candoare sânii goi soarelui care-i sărută în văzul lumii, să ne ţinem firea marinari, jos tangonul, mola funga focului, avem de făcut manevra de a intra în portul propriu-zis dublând digul şi draga, marinar treci la prova, baloanele de acostare în tribord, iată şi omul cheului, pierde-vară al cheului care ne indică locul din prova unui caic borţos, fila şcotele, venim gata să spargem cheul dar skipperul ştie cum răspunde la comenzi, nici la o jumătate de metru de mai cârma, banda şi iahtul se lipeşte de cimentul, fierbinte în clipa în care Puiu sare agil pe cheul-promenadă, ţinând barbeta la mână.

Simţind cum se umple de bicepşi şi cum toracele îşi întreieşte volumul, skipperul descinde măreţ, cercetând pe sub gene, expresiile martorilor la această acostare magistrală.

În afara unui pierde-vară cam slinos înarmat cu o undiţă de care nu se agaţă nimic, promenada este pustie.

Caicul din pupa este plin cu lubeniţe uriaşe şi, la comandă, o femeie corpolentă se pare că numără bani fără să ne dea nicio atenţie. Demn, skipperul îşi trece surplusul de bicepşi la cabină, silindu-şi toracele să revină la dimensiunile regulamentare.

Apoi, grav, notează în Jurnalul de bord ziua şi ora.

legării de cheul portului Vahti-Samos: *marţi 30 iulie 1985*, orele 14.50.

Escală la Vânti, *Polycrates*.

Eeroaot şi beiul Ion Ghica de Samos

Plăcerea profundă a formelor şi felul în care skipperul simte materia ar fi trebuit să-l facă sculptor.

Graiul misterios şi tandru al culorilor ar fi trebuit să-l aducă în faţa şevaletului. Vrăjit de posibilităţile infinite de exprimare ale limbii materne, a rămas să robească la măria-sa, cuvântul, indiferent că pe cheu termometrul indică – j-40°C şi în cabină) – 30°C. Oricum ne meritäm

fiecare sticla de-o jumătate litru de apă minerală. Deliciosul nostru Borsec, fără rival între câte apr minerale europene am băut, onorează superlativ libaţiile echipajului pe altarul zeiţei protectoare, Hera. Iahtul are arborat pavilionul lui de zile mari. Când confratele

Ion Ghica a descins în 1854, cam în acelaşi loc cu skipperul de pe o navă purtând pavilionul otoman, a fost întâmpinat în dangătele clopotelor, cu salve de artilerie „procesiuni de clerici şi monahi, imnuri de slavă şi dedamaţiuni patetice, având misiunea de onoare să distrugă pirateria. Samosul rămânând un centru pirateresc care tulbura navigaţia prin aceste ape, Ion Ghica a trăit la

Vahti până în 1858. Aici a sa *chere petite Mie* sau *Ninette*, sau *Niniche* cum îşi alinta soţia, i-a adus pe lume încă un fiu, pe Scarlat, în 1856 anul în care sultanul l-a numit „Prinţ de Samos”. Cum n-aveam nicio misiune diplomatică importantă, cum nu reprezentam decât pe

Hai-Hui2 şi echipajul său, clopotele din Samos n-au bătut decât la ceasul vecerniei, iar artileria s-a trezit foarte târ-ziu, când eram în drum spre Kalimnos. Ca să nu mai vorbim de mulţime. împărţită în două tagme perfect distincte: localnici şi turişti, mulţimea aceasta şi-a văzut de treburi cu cel mai firesc aer din lume, localnicii căutând să-şi sporească veniturile pe seama turiştilor, aceştia căutând la rândul lor să obţină maximum de avantaje cu un minimum de cheltuială, astfel încât acostarea magistrală a lui *Hai-Hui2* n-a sensibilizat decât vameşul de serviciu, un tip simpatic, ca şi pe reprezentantul poliţiei, de două ori mai simpatic care, văzând dificultatea în care se afla echipajul din pricina acelei vize lipsă, a acordat-o pe loc în schimbul taxelor de rigoare, desigur de 10 ori mai scumpe decât dacă viza ar fi fost obţinută în ţară.

Dar acum obrazul subţire cu cheltuială se ţine, cheltuim aici ceea ce trebuia să plătim la Istanbul, stabilind un regim feroce de economii şi trecem la o recunoaştere preliminară a locurilor, notând vizita la bord a vameşului. Completăm cu rigoare toate hârtiile necesare obţinerii *Tranzit Log*-ului, electronica interesează mai ales,

aparatura foto şi camerele de luat vederi, apoi intervine stupefacţia vameşului: «*Engin*? Unde este motorul?… «Asta-i bună! Cum unde este motorul? Skipperul simte cum i se ia vântul din vele. Ditamai „Veterok”.

— Ul de 12 C.P., la postul lui din pupa, legat la zbir după legile marinăreşti, cu elicea roşie ieşită din apă, aceasta nu este motor?… Nu! Nu este motor! interesează motorul adevărat, cu serie şi număr, adevăratul motor al iahtului, nu acesta care poate plimba o barcă de agrement. Dintr-odată suntem suspecţi. Nu vrem să declarăm motorul, înseamnă că avem gânduri necurate. Vrem să-l vindem pe sub mână. Vameşul n-o spune, dar o

gândeşte din moment ce se uită sub lada-cambuză, în magazia pupa şi, n-are unde să se mai uite. Pleacă, revine, se uită la noi cu mirare sinceră. Toate iahturile care acostaseră la Vahti – 42 numai în acest sezon – au motoare adevărate, amplasate într-o despărţitură bine determinată şi poftim, iată un iaht care-şi ţine motorul în bătaia soarelui ca orice bărcuţă de jucărie. Se întâmplă să vină pe cheu un proprietar local de iaht, inginerul agronom Petros Kalomiris, care vorbeşte franceza şi care-l convinge pe vameş că „Veterok”-ul este singurul motor al iahtului.

Inginerul este invitat la bord. Ne întreţinem asupra calităţilor nautice ale navelor noastre. Rămâne mirat de austeritatea dotării în materie de aparatură radio şi de navigaţie. Răspunsul este că ne place să reeditǎm metodele de navigaţie ale vechilor veliere care şi-au demonstrat pe deplin şi viabilitatea şi frumuseţea. Oaspetele ne spune să trecem pe la iahtul său, ancorat undeva în pupa caicului cu lubeniţe. I s-a descusut o velă şi nu are dacrou pentru un petic. Avem dacrou de petice şi dacă trece mai spre seară, îi oferim cu plăcere bucăţica de care are nevoie. După ce mai cercetează o dată iahtul, inginerul spune skipperului:

— 1 Peste trei zile se ridică Meltemi. Aveţi un iaht prea mic pentru Meltemi. Unde vreţi să navigaţi?

— Spre Rhodos!

— Prea departe şi prea periculos. În general Meltemi

are forţa 8… întoarceţi-vă!…

Apoi, când coborâm pe cheu se interesează de profesia skipperului. Aflând-o, face o pauză, este vădit stânjenit, spusese că abia se angajase la primăria oraşului ca specialist, pare dintr-odată grăbit şi skipperul constată că la Vânti ca şi peste Ocean în porturile La Guyara-Venezuela sau Veracruz-Mexico sau Newport-Statele

Unite ale Americii, profesia sa este suspectată şi suspectă, ca şi când scriitorii ar purta asupra lor un întreg arsenal al subversiunii, ca şi când exprimând o stare nonconformistă ar constitui un pericol potenţial pentru locul în care au descins ca turişti.

Acolo pe cheul-promenadă, calcinându-se în căldura toridă, pustiu la ora siestei sau a plajei, luându-şi rămas bun de la inginerul dintr-odată grăbit, skipperul îşi aminteşte de gestul unui excelent confrate mai vârstnic, prea repede uitat, Zaharia Stancu, fost atâta vreme şi cu atâta folos preşedintele obştei, oare mâniindu-se subtil, şi cu adresă la un congres de-al nostru şi-a scos stiloul din buzunar, l-a ridicat în spoturile de lumină produse de foto şi telereporterii avizi de senzaţional şi a spus cu glasul lui sec, privind asistenţa oţeliu şi tăios:

— Este mar puternic decât bomba atomică.

Noroc că niciun vameş de prin porturile Terrei n-a asistat la acel congres. Rămâneam sigur fără stilou.

Golful este circular. Ne aflăm în partea lui de norde st. Cheul îl dublează de jur-împrejur. Trotuarul, carosabilul, bulevardul Sofrouli, alt trotuar, apoi casele Vechi cu frontul tăiat ici, colo de câteva imobile moderne şi de gurile stradelelor care urcă spre înălţimile înconjurătoare, oraşul fiind clădit în amfiteatru. Perspectiva este. amplă.

Vahti bucurându-se de spaţiu. La traversul iahtului, hotelul „Samos”, modern, cu parasolare trăse peste trotuar, acolo sunt mesele şi la mese câţiva nordici în şorturi, cu pielea roşie de raci fierţi şi nasurile cojindu-se, având alături rucsacurile de-a dreptul uriaşi. Foarte rar trec perechi tinere aparţinând septentrionului, cu ele

desculţe, dar şi ei şi ele purtându-şi garderoba şi aşternuturile în spinare.

Tineretul localnic, sumar îmbrăcat, circulă pe biciclete, motorete şi motociclete. În prova avem un mol transversal care închide acvatoriul, pe care sunt clădirile scunde ale gării maritime şi ale vămii, totul închis cu un gărduleţ din sârmă împletită. La mol şalupe de pasageri pentru Kuşadasi şi de acolo cu autocarele, Efesul. În prova tribord, între un soi de squar şi hotelul „Samos" un grup de case cu tencuielile roase de aerul salin ocupate de acele *Travel*

Agency care deţin o bună parte din cheul-bulevard. Undeva, mult în pupa, bărcile, iahturile, şalupele localnicilor. Se vede în fundal o clădire modernă vegheată de un palmier ornamental. Cu toate că este o căldură de iad ne îmbrăcăm la ţinută albă şi pornim în explorarea capitalei samiene, cu senzaţia aceea lejeră şi stranie pe care ţi-o dă trecerea de pe cabina iahtului direct pe promenada portului cu toate consecinţele ce decurg din această intimitate, începând cu indiscreţiia trecătorilor.

Formalităţile au durat 3 ore şi Puiu, tot foindu-se de la un sediu al autorităţii la altul, căutând nu se ştie ce, a fost invitat de domnul Geor Michalakis *manag*erul lui

International Tours Staţion-General Tourist & Travel

Agency (o firmă cât tot frontispiciul casei igrasioase din prova-tribord) care l-a făcut mesagerul pentru Oficiul Naţional de Turism-Carpaţi, rugându-l să remită acestuia o scrisoare de colaborare şi un mare fotomontaj cu ilustrate din Samos. Nu vedem niciun impediment în a face legătura între cele două agenţii turistice. Domnul Michalakis va termina fotomontajul într-o oră.

Foarte bine.

Să luăm urmele beiului de Samos, nu înainte de a asista la plecarea vaporaşelor de pasageri pentru Kuşadasi, trei din ele sub pavilion turcesc *Sultan 1*, *Scalartova* şi

Diana. Pasageri pe sponci. Mărfuri pe sponci. Primul lucru, cumpărăm un ghid al oraşului şi al insulei. Cam

sumar şi cu un redactor tehnic care n-a băgat de seamă că unele date din legendă, nu sunt trecute în planul-oraşului. Ne vom descurca şi aşa. Filăm bulevardul-cheu numit de francezi *front de mer*. Caicul din pupa, cel cu lubeniţele, pare a fi proprietatea unei familii. Echipajul a scos un tangon în afara bordului, de tangon este agăţat un cântar, preţul per kilogram este afişat pe o hârtie prinsă de bordaj, clienţii sunt rari şi un flăcău brunet de pe punte ne face semne amicale.

Totul este O.K., adică ne lichefiem. Puiu ţine un curs de horticultură în folosul skipperului, arătându-i ignorantului în materie de arbori tropicali diferenţa dintre un palmier şi un curmal, asta în grădina publică, prăfoasă şi servind de depozit pentru resturile menajere, plină de plante exotice necunoscute, după ce ne pozasem unul pe altul în faţa palmierului ornamental de la Banca

Naţională. Urcăm până la biserica Sfântul Charalampos – probabil Sfântul Haralambie – şi ambianţa ortodoxă, ca şi multele feţe călugăreşti ne este oarecum familiară. Rătăcim alene pe stradelele comerciale care dublează cheulpromenadă. Acelaşi copleşitor număr de prăvălii, prăvălie lângă prăvălie, cu patronii aşezaţi pe scaune în faţa intrărilor, cu băieţandrii care stropesc trotuarele, cu supraabundenţa mărfurilor de toate genurilor şi speciile începând cu artizanatul local, arămărie şi arme vechi, să zicem, şi terminând cu tractoarele viticole, nu mai mari decât o roabă, dispunând de toate utilajele anexe, produs care reţine îndelung atenţia ţăranului deghizat în iahtman.

Şi altceva!

O nelinişte interioară, dublată de o anume stare febrilă, tensionată, venită din exterior. Meltemi – forţa 8, a spus inginerul navigator. Sintezele skipperului notaseră forţa 6. Asta înseamnă vânt puternic cu 9, 9 – 12, 4

m/a sau 36 – 44 km/h, absolut suficient ca să te hâţâie zi şi noapte pe o barcă bine construită, dar construită totuşi pentru plimbări de agrement, dacă nu pe lac, atunci sigur în vederea coastei. Ori, forţa 8 înseamnă

vânt foarte tare, până la 18 m/s ceea ce înseamnă 65 km/h sau 35 Nd., asta schimbând radical condiţiile de navigaţie. Desigur, ne lansăm într-o croazieră-test fără să fim profesionişti ai mării, fără să beneficiem de o documentaţie a zonei bine întocmită de alţi navigatori români pe mici bărci cu pânze.

Facem pionierat într-o mare croită înadins pentru iahting, dar pentru altfel de bărci. Pentru iahturile acelea de

Ja 9 m în sus, pe care vameşul găsea lesne motorul Diesel de cel puţin 25 CP, mare străbătută de navele lui Polycrates şi asta este adevărat, dar având drept motor un minimum de 50 de rame trase de vâslaşi puternici şi antrenaţi, cu un procent de şavirări şi naufragii destul de ridicat pentru a duce la faliment orice societate de asigurare care s-ar fi hazardat să-şi vâre capitalul într-o

asemenea afacere.

Iată un mahon, un arbore venerabil, înalt, cu coaja crăpată, lăsând să se vadă fibrele roşietice. Iată fotografiile de senzaţie, aceleaşi chipuri de localnici bătrâni, babe tragice şi moşi mumifiaţi, cu trăsături de o expresivitate dramatică în care sărăcia fără niciun orizont şi-a săpat adânc urmele, iată icoanele vechi bizantine şi cădelniţele şi crucile şi potirele ajunse din altare la magazinele de vechituri, iată electronica de ultimă oră şi iată-l pe marele Pythagora Samianul, una din celebrităţile antichităţii greceşti, aşezat modest între palmierii ornamentali din piaţeta care-i poartă numele.

Desigur nu aceasta este întâlnirea esenţială cu Pythagora. Bustul mărunt şi soclul mărunt şi palmierii şi turiştii blonzi sau localnicii ieşiţi la aer au ceva trist şi fără.

nicio legătură cu marele dascăl al lui Zamolxis, întemeietorului mişcării răsăritene a pitagoreicilor. Skipperul îi aruncă o privire furişă celui aşezat pe soclu, promiţându-i să se întoarcă la noapte, pentru o discuţie între patru ochi şi revine la starea aceea de nelinişte venită din afară, recepţionată din pragul prăvăliilor, de pe stradelele sinuoase, îngusta, bântuite de mai sus

pomenitele perechi nordice, care tăpăligesc caldarâmul cu sandale scâlciate, moda acestor turişti îmbrăcaţi sumar.

Sigur, skipperul se lăsase în voia zecilor de odori de pielărie şi arămărie, de stafide şi lămâi, de pânzeturi şi blănuri, de rigole şi case vechi, înguste, cu beciuri igrasioase, mirosul ajută să iei în posesie lumea din jur mai ales în Orient, unde se pare că fiecare centimetru pătrat de materie sau fiecare centimetru cub de aer sunt impregnate cu mirosuri specifice, apoi psihosensibilograful lui recepţionase psihoundele şi bioundele celor care-şi aşteptau clienţii în faţa prăvăliilor sau a proprietarilor caselor cu odăi de închiriat ieşiţi la ferestre, sau în balcoanele înguste. Se pare că există un conflict tacit satt mai puţin tacit între actualul guvern grec şi cel american, că americanii au interzis turiştilor proprii tranzitul prin

Grecia şi că aceasta, ţară care beneficiază suculent de pe urma turismului, pierde acum câteva miliarde de *drahme*.

Este atât de fragilă bunăstarea legată de bunăvoinţă altora. Probabil de aici melancolia negustorilor de artizanat, melancolie pe care psihosensibilograful skipperului o recepţionează din plin. Am scris în *Croazieră contra cronometru* despre spiritul insular grec, despre austeritatea localnicilor şi relaţia firească cu una din dominantele insulelor, monahismul. Ieşim din labirintul de ulicioare negustoreşti. Proprietarii cafenelelor şi-au scos scaunele pe trotuar. Lumea întoarsă de la plajă începe să iasă la plimbare. Aerul se primeneşte cu briza aromată coborâtă de pe coastele învecinate. Secundul se duce să primească fotomontajul lucrat de domnul Michalakis. Skipperul coboară la masa de navigaţie să-şi cerceteze hărţile şi să-şi calculeze elementele de navigaţie pentru a doua zi. Se abate asupra echipajului flagelul fiecărei croaziere: lipsa de timp. O adevărată croazieră egeeană ar începe de la baremul minim de 35 de zile în sus. Ar presupune escale de trei zile în porturile principale ale insulelor, cu un tur de insulă în excelentele autocare „Pullman” cu aer condiţionat, apoi câteva excursii pe

biciclete la locurile care-au reţinut atenţia. Contactul nostru cu lumea fiecărei insule este mai mult decât superficial. O cercetare prin binoclu când dublăm coasta, o zi sau maximum două într-un port şi mai departe. Totul rămâne la imagine. La ceea ce reţine retina. Nu avem nici timp nici mijloace să armăm un alt gen de croazieră, în care să cunoaştem oameni, obiceiuri, istorii şi mitologii.

— Sunteţi chiar din Constanţa? Constanţa din România? /

Asta-i bună!

— Am citit pe iaht, la început am crezut că este Constanţa din Elveţia, dar am văzut steagul.

Domnul Teodossios Zafiropoulos, masiv şi volubil, se ţine de şarturi, cu sandalele bine lipite de cheu, îl invit la cabină, ezită, are rău de mare de cum pune piciorul pe puntea unei nave aşa că skipperul renunţă la investigarea hărţii şi iese în lumea care a înţesat promenada, punând stăpânire şi pe carosabil. Avem nişte sute de ani în care istoriile noastre s-au interferat, nu importă cum, domnul Zafiropoulos este volubil şi expresiv, vorbeşte româneşte ca pe apă, de altfel este constănţean, sau a fost constănţean, soţia dumisale este grecoaică din Constanţa şi rudă apropiată cu o bună cunoştinţă a skipperului, iată ce mic este Pământul, doamna Zafiropoulos este medic, a studiat la Atena, unde sau şi stabilit şi în două minute parcă ne cunoşteam de-o viaţă. Femei elegante, mame cu copii, domni gravi însoţindu-le, insularii, lumea statornică, aceea care dă nota de sobrietate, ceilalţi, sezoniştii greci şi străini scăpaţi de rigorile slujbelor şi ale vieţii urbane abordează şortul şi vestimentaţia lejeră sau ultralejeră.

Iată că intră feribotul venit de la Pireu.

Toată lumea se înghesuie spre gardul de sârmă care protejează teritoriul gării maritime.

— Veniţi să vedeţi, spune domnul Zafiropoulos, transformat pe loc în gazdă şi ghid.

Deocamdată nu pot să mişc, trebuie să protejez iahtul, feribotul face manevră dificilă stârnind valuri care-l proiectează pe *Hai-Hui-i* în cheu atât de violent, încât un

balon de acostare dăruit la lansarea la apă de către echipajul navei-şcoală *Mircea* prin căpitanul de rangul 1

Hârjan, se rupe şi se duce la fund. Dublez rapid numărul baloanelor de acostare şi-l şmotruiesc în gând pe secundul care se lălăie la câţiva paşi de cheu şi nu-şi dă seama că intrarea unui asemenea mastodont în port îl hâţâie bine pe *Hai-Hui2* şi că locul lui nu este să-l asiste pe *manager*, ci pe skipper.

Nu-şi sfârşeşte bine manevra de legare la cheu mastodontul în cauză, că-şi face intrarea în acvatorâu un al doilea feribot mai modest ca dimensiuni, dar tot atât de hotărât să scoată sufletul skipperului. Când valurile se mai potolesc, ciceronele despică mulţimea – skipperul îi ţine în siaj şi asistă cu veselie la felul cum domnul Zafiropoulos trece pe lângă poliţişti şi vameşi ca Polycrates însuşi, zvârlindu-le două vorbe peste umăr, după care plasează tandemul între pupele rabatate ale navelor, pupe enorme, adăpostind cala-garaj de unde izvorăsc două puhoaie umane. Samieni reîntorşi acasă de pe continent cu geamantane şi boccele, turiştii septentrionului cu raniţele sub care atârnă salteluţele din pai împletit strâns sul, un caleidoscop ameţitor de figuri agresiv brunete şi molcom blonde, apoi un fel de gardă de onoare monarhală, splendizi călugări cu ranguri înalte, cu pletele împletite în cozi frumos mirositoare, purtând culioane de catifea, îngrijiţi cu minuţie, flancând un „Mercedes” negru spre care se îndreaptă grav un mitropolit atunci debarcat, însoţit de suită, având pe culion o cruce din diamante. Departe de noi simplitatea primilor creştini. Specia are vocaţia ierarhiei şi supuşeniei, a hărăzirii de atribute dumnezeieşti şi totalitare celor mai isteţi din sânul ei, care se ştiu cocoţa mai sus decât media. Skipperul mustăceşte.

Mustăceşte şi locotenent-colonelul, care, s-a văzut, fiind de rezervă, s-a ţinut tot voiajul într-o rezervă totală.

Ambii nu reacţionează pozitiv decât la ierarhia militară şi la ceremoniile militare care implică, de la prima – raportul zilnic, la ultima – jurământul; o întreagă istorie a patriei.

După ce navele îşi deversează conţinutul uman, începe manevra de debarcare a automobilelor, cu un punct deosebit de spectaculos: debarcarea unui autotren compus dintr-un autocamion şi două remorci cu marfă. Autocamionul are o remorcă în pupa şi o alta în prova, aşa cum le-a putut urca pe navă. Şoferul, un mic diavol smolit se dovedeşte un as al manevrei. Cheul este foarte îngust şi afurisitul, în loc să scoată mai întâi remorca din spate şi abandonând-o pe cheu s-o tracteze pe cea din faţă, se încăpăţânează să le scoată pe amândouă împreună, ceea ce şi reuşeşte în aplauzele skipperului.

Cum a apărut şi secundul, domnul Zafiropoulos intră rapid în pensiunea unde locuieşte să-şi anunţe soţia de prezenţa iahtului românesc, după care dăruieşte echipajului un pliant al insulei pe care-şi petrece vacanţa.

Secundul comite indiscreţii, dezvăluind profesia skipperului şi cum domnul Zafiropoulos auzise sau citise ceva pe vremea când era cetăţean român, iată că este solicitat să dea un autograf pe una din cărţile aflate în biblioteca iahtului.

— Duceţi-vă în Kos şi în Rodhos, spune ciceronele nostru la despărţire. Ce să căutaţi în Ikaria? Acolo se duc numai bolnavii, pentru apele termale… Mâine de dimineaţă sunt la iaht. Rhodos este o minune. Şi Kos este o minune…

Nu se poate nega rolul tonifiant pe care prezenţa bărbatului masiv şi jovial, îndatoritor şi simpatic, l-a avut asupra echipajului în acel colţ îndepărtat de lume egeeană, după cum nu se poate face abstracţie de tot ceea ce a legat veacuri în sir Ţările Româneşti de universul Orientului Apropiat. Există un ce comun şi după cum s-a văzut din cărţile cu *Hai*-Hui2, am vorbit româneşte la

Istanbul şi Gelibolu, la Karabiga, un târg pescăresc izolat pe coastele Asiei Mici, şi, iată, acum în Samos.

Ciudat sentiment de izolare în această lume pestriţă care împânzeşte *front de mer*.

Apoi vine noaptea cu ritmul înfundat al motoarelor auxiliare care bat monoton în pântecele metalice ale celor

două feriboturi, cu licărul puzderiei de stele în apele abia încreţite ale golfului…

…În noaptea de *30 spre 31 iulie*, *la Vahti-Samos*, când skipperul îşi făgăduise marea aventură a întoarcerii în timpul absolut, avid să umple golul de informaţie mai ales în ceea ce-l priveşte pe Pythagora, epoca lui de iniţiere memphitică, apoi ucenicia lui Zamolxis şi constituirea confreriei răsăritene alcătuită din preoţi nomazi care-au ajuns până-n Indii şi-n Tibet şi la populaţiile nomade din Răsărit, la goţi apoi şi la avairi, încercând o alianţă împotriva Romei, a Apusului care le ameninţa structurile, s-a întâmplat să anar-s Xenia cipriota, femeia lui Kir Manolaros pentru cine voia să-i accepte această identitate afişată în agora, de fapt căpitanul Kanakakis unul din cei mai diabolici traficanţi din Egeea şi, ca întotdeauna la apariţia ei, programul vrednic de stimă al skipperului s-a dat peste cap. În noaptea aceea Xenia îi ceruse căpitanului – Radu Nanu Păcurar sub numele căruia skipperul se pusese la adăpost de indiscreţi, să fie pe ulicioara care astăzi se numeşte Fidion, când clopotul din turla bisericii Sfântul Spiridon va bate miezul nopţii.

Ulicioara răspunde pe coastele înălţimii Thio în drumul care duce la cătunul Mourtia aşezat în golful adânc de pe coasta de est a insulei, la nord de insuliţa Kasonisi, loc minunat de ancoraj şi pândă pe apele strâmtorii. împotriva tuturor datelor aparente ale determinismului genetic, Xenia cipriota este o roşcovană cu păr greu de aramă veche pe care-l poartă ridicat într-un coc bogat, legat cu turban negru din mătase de Moşul şi de câte ori am văzut-o, mi s-a arătat în aceiaşi rochie din tafta neagră, cu mâneci bufante despicate la umeri să i se vadă carnea albă, pietroasă, strânsă pe talie, croită hoţeşte pe sâni, garnisită la poale cu franjuri de panglică, machiată cu aceleaşi sulimanuri uşoare, cu rictusul făcut în coada ochiului stâng şi buzele conturate violent cu un roşu aţâţător. Întâmplările legate de întâlnirea cu Xenia cipriota îl fac pe skipper să piardă alte două întâlniri esenţiale, cea

cu Polycrates şi cea cu Herodot. Polycrates ar putea fi socotit ca cel mai norocos tiran al lumii vechi, dacă i se scade de la activ modul prostesc în care s-a lăsat prins de duşmanul său şi chinurile cumplite care i-au precedat moartea prin crucificare. Omul pusese stăpânire pe

Samos ajutat de 15 mercenari, alegând ca timp al loviturii de stat vremea tăierilor la vii, când *geomores*, marii latifundiari erau împrăştiaţi pe la moşiile lor.

În cazul lui este vorba de felul în care este folosită puterea, problemă cu totul actuală a politologiei, mereu răstălmăcită de Xenia care înţelege prin putere, puterea de cumpărare, puterea de a ruina altă putere de cumpărare (a Mariei, a Elenei, a Irinei, căpitănese şi ele), puterea de seducţie, puterea intrigei şi alte multe variante ale aceluiaşi atribut, în numele căruia convocase, de fapt un şiretlic ca să-şi arate farmecele şi să-l transforme pe căpitanul Păcurar în unealta răzbunării ei. Este prea adâncă noaptea, prea plină de voluptatea miresmelor acelui pământ binecuvântat de Hera, pentru a stărui asupra Xeniei şi a întrerupe astfel şirul acestei povestiri, făcând mereu volte între un Jurnal de bord lapidar şi o carte de călătorie pe mare, ceea ce este cu totul altceva.

Herodot cel fugit din Halicarnas-Bodrum se pare că a îndrăgit Sarnosul ionian, dialectul şi obiceiurile lui. Cum skipperul nu este specialist în dialectologia vechilor greci insulari, îl crede pe Herodot care afirmă că fiecare insulă îşi avea dialectul ei şi că, în Ierusalimul egeean sectarismul acesta dialectal mergea atât de departe încât femeile vorbeau într-un fel, bărbaţii în altul, cecă ce nu este un lucru chiar atât de nou şi localizat nu numai în Patmos, chestiunea existând de la povestea cu Eva, şarpele şi ispita.

Ceea ce face farmecul acestei nopţi este o împletire ciudată de stări inefabile în care prezenţa carnală a Xeniei devorată de o mie de pasiuni furibunde se sublimează într-o identificare cu timpul absolut al locurilor, astfel că existenţa Miletului dincolo de strâmtoare, a Efesului, a cetăţilor-oraşe: Priene şi Mios este o realitate pe cât de vie

pe atât de dramatică. Toţi navigatorii Egeei au băgat de seamă cum golful Latmu al acelor vremi, în care goli se vărsa râul Meandru, actualul Menderes, golf excelent pe coasta căruia au fost construite cetăţile-port:

Milet, Priene şi Mios s-a umplut deceniu după deceniu cu aluviunile râului, împingând uscatul mult spre Marea

Icariană, transformând golful într-un lac interior, ruinând economia cetăţilor şi gonindu-le locuitorii. Cum navigatorii milezieni sunt cei care-au fundat Tomisul de la Pontul Euxin, probabil că au şi migrat aici când Meandru a început să le împotmolească portul şi oraşul, aşa că *Hai-Hui-i* nu face decât să întoarcă o vizită uzuală, indiferent de câte veacuri separă cele două direcţii ale fluxului care-a unit punctele terminus: Tomis-Milet.

Iată-l pe distinsul poet Anacreon, unul din intimii lui Polycrates, puţintel sibarit, însoţit de celebrul sculptor Theodor din Samos. Am întotdeauna rezerve faţă de poeţii de curte care-şi acordă lira în acelaşi timp cu deschiderea buzunarelor, nu ştiu cât de sincer este Anacreon

(Ion Acsan îl omite din *„Constelaţia Corifeilor”*) când îl laudă pe Polycrates, dar o face cu subţirime, divulgând

Haosul şi corupţia din vremea guvernării marilor latifundiari şi slăvind mâna forte a tiranului, care concentrând atributele puterii a dat Samosului strălucire şi putere.

— Iată, tinere, spune Anacreon luându-mă familiar de braţ. Ce este acest Vahti modern decât un orăşel agreabil de vacanţă, existând prin turişti, nu prin bine?! Pe când vechiul Samos al lui Polycrates… Ehei! Polycrates l-a adus pe marele arhitect Eupalinus, mă ierţi Theodor

(îi admir delicateţea, un sculptor trebuie să fie deopotrivă arhitect şi într-un fel, inginer) l-a adus din Megara, a atras pe toţi tehnicienii din insule şi din Atena, plătindu-i substanţial, a pus pe picioare şantierele navale, dând de lucru tuturor, a organizat echipe de meşteri care-au lucrat în Creta şi aiurea, sporind veniturile insulei, a îmbunătăţit rasele de porci, aducând prasilă din Sicilia, a

naturalizat rasele de oi atice şi milesiene, rasele naxiene de capre, până şi bravii câini din Molossus şi Laconia au fost aduşi în Samos spre a revigora rasa autohtonă… A

Înţeles ce este aceea o balanţă economică. Atunci am fost mari exportatori de nave şi tot atunci am avut cea mai puternică flotă din Aigaion Pelagos…

Anacreon creionează volubil un Samson în plină înflorire economică, apoi, printr-o voltă abilă se opreşte la artă, demonstrându-mi că prin fragilitatea ei are întotdeauna nevoie de un anume climat, răsplătindu-şi înţelegerea ei de către epocă, prin nemurirea epocii care-o stimulează. Excluzându-se pe sine, îl elogiază pe marele sculptor taciturn.

— Iată-l pe Theodor, fiul lui Telecles şi nepotul lui

Rhecus, celebrul arhitect al templului Herei! La trei generaţii, două genii date de aceiaşi familie. Bunicul şi nepotul. Unde altundeva decât în această insulă binecuvântată de zei se-ntâmplă aşa ceva? Unchi-său este unul din marii metalurgi ai acestui timp. Mi se pare că în una din cărţile tale ai scris despre constructorul podului de peste Bosfor.

— Mandrocles, am şoptit.

— Din Samos, a subliniat.

— Pentru oastea lui Darius, am zis.

— N-are a face. Constructor de geniu, Darius a ajuns la geţi, Herodot s-a sensibilizat, a plecat în documentare şi voi porniţi de la Herodot în argurnetarea anterioritătii, fără să-l mai pomeniţi pe Mandrocles.

Ascult şi învăţ. Desigur am argumentele mele în legătură cu tirania, cea a lui Polycrates fiind excepţia. Asigurat pe viaţă, fără să se lupte cu planurile editoriale şi foarfecele redacţionale, făcând plajă şi bând lapte rece de capră naxiană sau trecând-o pe vinurile conţinând toate aromele insulei, lui Anacreon i-a convenit să scrie ode închinate vieţii bucolice. Se pare că avea sclavi care-i făceau treburile domestice şi oricum nu căra vermorelul cu spinarea cât e vara de lungă, năduşind din greu pentru fiecare boabă de strugure. Cum am fost educat într-un

foarte sever cult al valorilor, lipsindu-mi curajul să-i dau în tărbacă pe înaintaşi, să-i scuip în barbă sau să-i alung din biblioteci declarându-i morţi odată cu epoca, cum înţeleg afirmarea unei generaţii nu prin negarea celei care a precedat-o, ci prin sporul firesc de nou care-i este propriu în mod dialectic, îl ascult cu respect pe poet lăudându-şi cele trei mari lucrări executate de samieni la iniţiativa lui Polycrates. „Şi pentru slava şi nemurirea lui”, ricanez interior, notându-mi să-l întreb pe Anacreon cât au costat aceste lucrări, cine le-a executat şi dacă nu cumva au sărăcit insula, cu toate că, văzută şi din acest punct de vedere, figura tiranului apare deosebit de complexă.

— Să vorbim de tunelul care aduce apă proaspătă în cetate (este vorba de vechea capitală Samos). Voi îi ziceţi muntelui Castro şi izvorului Sfântul Ioan. Polycrates a captat acest izvor, a săpat în munte un tunel lung de şapte stadii, cu înălţimea şi lăţimea de opt picioare, în interiorul căruia acest genial Eupalinus din Megara, fiul lui Navstropos a săpat un canal prin care curgeau apele captate, fiind apoi distribuite fântânilor din oraş, prin ţevi de pământ ars. Lucrare gigantică. Operă savantă de inginerie. Apa se aerisea, canalul se controla prin tunel.

Noi numeam izvorul Gigartho sau Leucothea, nume pe care l-a preluat Plinius.

Mustăcesc ştiind că dacă facem escală la Pythagorion că să vedem ceea ce s-a redescoperit din tunel, pierdem o zi de marş spre sud. Dacă nu două.

— Să trecem la mol. Un adevărat dig înalt de douăzeci de braţe şi lung de două stadii care a adăpostit portul. Minune a lumii eline. Şi astăzi pescarii din Ţigani scot pietre din el să-şi clădească locuinţele. Aruncă ancora acolo şi la amiază ai să-l vezi trasând conturul digului pe fundul mării. Aici şi-a adăpostit Poiycrates nebiruitele lui penticontere. Despre templul Herei să-ţi vorbească nepotul constructorului. Haide Theodor… Am terminat.

Theodor este pe cât de artist, pe atât de matematician.

Precizează construcţia: cât pe cât, ce volum de piatră

cioplită, fixează poziţia celor trei rânduri de coloane însumând 136 de colonade, vorbeşte de puritatea stilului ionian şi, brusc, face un salt în istorie. Un salt acuzator.

Acuză puterea oarbă care asasinează spiritul şi lucrările lui. Ascult fascinat rechizitoriul vindicativ al artistului.

Perşii au ars templul-minune construit de Rhecus, bunicul său. A fost reconstruit şi îmbogăţit de samieni, pentru a fi prădat de romani. Verres l-a jefuit cum trebuie, apoi Antoniu, sclavul pe veci al Cleopatrei l-a jefuit pentru a-şi fermeca amanta. Desigur îşi bruftuie concetăţenii care din frontoanele de la castele şi din marmora albă a colonadelor şi-au făcut garduri la vii, sau şi-au ţărcuit ogrăzile. Ion Ghica a găsit într-o astfel de ogradă o superbă mână de femeie sculptată în marmoră pură, de două ori mai mare decât în natură, a presupus că este mâna Herei, a salvat-o de la distrugere aducând-o în ţară (o Iiera primitivă, din templu, se află la Luvru). Sculptorul nu pomeneşte decât în treacăt de Ion Ghica pe care-l socoteşte un erudit şi se repede la iniţiatorii raidurilor de distrugere totală, luându-i la refec pe anglo-americani pe care, spre savoarea auditoriului, îi vâră în aceeaşi oală cu alţi criminali de război, înşirând cifre exacte ale uciderilor în masă începând de la Hamburg şi terminând cu Hiroshima.

Pasiunea dintotdeauna a elenilor: politica.

Cum lucrurile se încălzesc, Anacreon mă strânge semnificativ de braţ, îmi oferă panerul în care se răsfaţă celebrele prăjituri locale cu susan şi miere, susanul fund o plantă a Samosului căruia turcii i-au spus şi Insula susanului sau Susam-adasi.

Tot aşa de brusc cum se lansase în diatribă, sculptorul virează de bord şi vorbeşte despre tatăl bunicului său, deci despre străbunicul Fileus, mare meşter samian şi despre felul de organizare al familiilor de meşteri care-şi treceau profesia din tată-n fiu creând astfel marile tradiţii ale corporaţiilor meşteşugăreşti. Şi Xenia care nu visează decât răzbunare. Şi zorii care mijesc

deasupra templului Herei. Şi timpul, orele, minutele, secundele, acest flagel modern, acest zeu al superficialităţii, acest bici nemilos care-şi zornăie solzii în carcasa deşteptătorului de 100 lei bucata, şterpelit familiei să ne amintească la bord cât de trecători suntem.

Aşa că miercuri *31 iulie 1985* la orele 6.30 se dă deşteptarea la *Hai-Hui*? odată cu plecarea celor două feriboturi. Înţelegem câte ceva din mecanismul excelent pus la punct al turismului local. Călătorii veniţi de pe mapamond să viziteze Grecia ajung la Atena cu avionul, trenul sau automobilul. Tinerii cu raniţele în spinare îşi iau bilete la vapor, colindă insulele sau rămân în aceea care le place mai mult, aşternându-şi salteluţele şi sacii de dormit prin parcuri, pe faleză, sub platani sau tamarişti, fără nicio restricţie. Cei cu bani îşi urcă maşinile pe feriboturi şi colindă insulele; instalându-şi corturile sau rulotele unde le convine. Sunt o sută de modalităţi de a face turism, de la iaht la avion, fiecare vizitator lăsându-şi obolul care intră în vistieria statului şi a localnicilor. Prietenul nostru, domnul Zafiropoulos ne-a descris cu atâta căldură Rhodosul încât ne-am fixat pentru insula Colosului una din cele şapte minuni ale lumii antice.

Avem treburi tehnice la bord. Verificăm arborada cu minuţie, şcotele şi fungile. Cu toată căldura de iad, pitura albă asigură în cabină o atmosferă suportabilă, departe, de etuva care a fost *Hai*-Hui2 lemn natur. În plus, apa din canistre este rece, ca şi apa minerală din chesoane, ceea ce reprezintă o adevărată binefacere pentru echipaj.

La ora 8 prietenul nostru este la iaht. Îndatoritor şi operativ îl ia pe secund şi amândoi fac plinul de apă de la hotel „Samos”. Apoi îmbarcă echipajul în maşina care-i venise cu feribotul, familia utilizând avionul din pricina răului de mare şi spre marea plăcere a iahtmanilor filează *front de mer* şi se înscrie în spiralele abrupte ale urcuşului până când, în drumul spre Pythagorion, şerpuit printre case, lat de-o maşină, găseşte o platformă care domină golful şi oraşul. Face manevră, aşteptat de maşinile care urcă sau coboară. Peisaj edenic: golful de azurit, oraşul

care acum văzut de sus îşi dezvăluie toate tainele stradelelor croite cu fantezie, albul de cretă al caselor. Încerc să redescopăr balconul din lemn de pe care căpitanul Păcurar a fost silit să coboare în stradă pe o coardă groasă de viţă încărcată cu ciorchini uriaşi de Afuz-Ali, Xenia dovedindu-se şi romanţioasă, nu-l identific, în schimb, îl vedem pe dalbul *Hai-Hui2* şi desigur ne pozăm toţi trei, rugând o turistă melancolică să mânuie aparatul. Aflăm că este italiancă şi, probabil, aşteaptă la autostop. Cum mai sunt câteva mărunţişuri de rezolvat, ilustratele de pus la cutie, secundul dispare cu prietenul nostru şi skipperul rămâne să patruleze cheul în aşteptarea brizei.

Iată că tânărul brunet şi cârlionţat de pe caicul din pupa vine surâzător la iaht ducând în braţe o lubeniţă mamut. O dăruieşte echipajului din partea celuilalt echipaj. Ne înţelegem de minune. Îi fac semn să aştepte. Scot de la protocol un pachet de ţigări „Tomis" în cutia lor elegantă. Pleacă ţopăind de bucurie. Drahme primise de la fiecare cumpărător, ţigări „Tomis" mai puţin. În puţinele ore cât le-am mai stat le cheu am schimbat semne de simpatie: skipperul mimând deliciul gustativ, junele arătându-i pachetul neatins.

Iată familia Zafiropoulos în plen.

Au hotărât să asiste la plecarea iahtului românesc.

Invită echipajul la terasa „Samos", unde acesta, ghiftuit de dimineaţă cu deliciile cambuzei, se rezumă la o cafea şi un pahar cu apă de la gheaţă. Slavă Domnului, subiecte de discuţie cu ghiotura: de la cunoştinţele comune la această revenire în patria strămoşească, aclimatizare şi viaţă cotidiană.

Există o nostalgie a României?

Există, chiar dacă nu este mărturisită. În voluptatea cu care i se vorbeşte limba. În interesul faţă de ce „mai este în ţară". Firesc.

Ora 11.05.

Se ridică briza.

Ridicăm velele lăsându-le să fluture.

Cineva de la cheu ne face o urare tradusă de domnul

Zafiropoulos: Vânt bun în pânze!

— Să te-audă Posseidon, amice!

Gata!

Secundul molează barbeta pupa, domnul Zafiropoulos barbeta prova.

Doamna ne face cunoscutul semn de rămas bun.

Hai-Hui 2 se depărtează de cheu numai cu velele. Este ora 11.10 şi lochul a totalizat 4 102, 4 Mm; o minciună grosolană, dar oricum, un punct de reper.

De la Samos la Kălymnos

Ziua de *miercuri 31 iulie* este o zi a echilibrului perfect dintre starea interioară a echipajului şi serenitatea radioasă a peisajului samian. Skipperul îşi dă seama că a găsit în co-proprietar un secund care încearcă din răsputeri să-şi făurească o biografie marină, întrunind date esenţiale ale acestei ciudate profesii de vacanţă începând cu disciplina responsabilă a fiecărui gest.

Făgăduisem familiei Zafiropoulos că (fvom saluta chiar la traversul plajei, dar briza leneşă abia ne scoate din portul interior în golful de un albastru intens, de altfel singura culoare violentă a acestei lumi insulare. Există o dorinţă arzătoare a skipperului de a-şi însuşi lumea care-l înconjoară, de a e reînsufleţi prin cuvânt, de a şi-o fixa prin cuvânt şi, în paralel există rezistenţa tenace a universului înconjurător faţă de această luare abuzivă în posesie. Cuvintelor le scapă nuanţa şi pitorescul, tuşa viguroasă a unui tamarisc, poezia foilor de palmier, sentimentul straniu că cerul s-a vidat de el însuşi, senzaţia că apa translucidă a trecut la o stare intermediară între condiţia ei de lichid şi aceea de piatră preţioasă, de cristal tăiat în mii de faţete, tot atâtea oglinzi care reflectă nuanţele albastrului marin însufleţite de lumina solară, dar mai ales le scapă cuvintelor „ecoul” tuturor acestor date ale lumii materiale în prea adâncul de sine.

Îi, rămâne skipperului o singură şansă: să se difuzeze dincolo de limitele lui fizice, să se încorporeze clipei şi lumii acestei clipe. Ceea ce şi face, abandonându-se brizei leneşe şi voltelor şi mai leneşe prin care ţesem ambele

maluri ale golfului, apropiindu-ne până vedem licărul nisipului pe fund sau cocoaşele acoperite de alge ale stâncilor submarine.

Este o încântare să descoperim cariera de var din babord, apoi, la a nu ştiu câta voltă, o bisericuţă albă cu ştiuta clopotniţă din zidărie în formă de arc sub care este agăţat clopotul, cărăruile şerpuind printre pinii maritimi, plaja de care ne apropiem conform înţelegerii şi de la capăt, voltă după voltă, asezonate cu scăldat plin de delicii în apa transparentă.

La 14.30 încă sunterh în golf. Ne dublează din prova iahtul *Deşire*, cu tenda pusă peste ghiu, navigând cu motorul. Constatăm că la gura golfului există un anafor, dublat de o mişcare circulară a brizei. Prindem vânt, urcăm spre gura golfului şi brusc prova este rotită cu 180° şi iahtul împins spre Vahti. Repetăm figura de câteva ori şi sătui de a ne întoarce după cârmă, pornim motorul. Ne trebuie 10 minute de motor să dublăm capul care maschează vântul şi să ieşim într-o mare treierată de o briză veselă care ne saltă lochul la 7 noduri.

Zeii se arată generoşi.

La ora 15.45 dublăm capul Kotsikas, savurăm lubeniţa şi avem viziuneântregii peninsule de o solitară şi aspră sălbăticie. Nu este de mirare că Samosul a fost raiul piraţilor. Golfuri adânci sub stânci verticale, labirint de insule şi insuliţe: Agios Nikplaos, Prasonisi, Makronisi.

Strogilo, canale şi canalete vegheate de colţi perfizi de stâncă, coasta urcând abrupt, un drumeag care duce la mănăstirea Agios Paraskevi ascunsă în fundul unui golf tainic şi nicio vietate în lentilele binoclului puternic de marină.

Până la ora 17.45 dublăm peninsula de nord a Samosului şi capul Prasso.

Schimbăm de drum spre a dubla partea estică a insulei.

Ne angajăm în strâmtoarea Samos.

Peisaj biblic.

În babord, pe coasta Asiei Mici, munţii C & n cu

vârful dincolo de 1 200 m înfipt în cerul acum dens, de un albastru diafan. În tribord un golf imens, înconjurat de înălţimi domoale cu văile în umbra roşiatică a amurgului. Este o sihăstrie absolută care explică de ce insulele adăpostesc atâtea mănăstiri.

Înserare divină. Cerul şi marea şi munţii primesc culorile amurgului într-o pace serenă, subliniată de apariţia velelor a doua iahturi care alunecă ca-n vis.

Pe urmă are loc o rotire incertă a vântului care începe să ne pună la încercare nervii, greementul şi perspicacitatea. Chestiunea dublată de un şir de anafoare în care apa se roteşte vizibil. Încă 15 minute de motor ar fi rezolvat situaţia, dar cum vistieria iahtului a fost afectată de obţinerea vizei pentru secund, cum ne-am cam atins de stocul destinat Egeii, suplinim lipsa motorului cu ingeniozitatea care pune în lucrare bicepşii. Adică urmărim relieful şi vedem pe ce gură de vale sau de torent iese o pală de vânt care încreţeşte apa. Fixând fâşia de apă vălurită, skipperul godilează din cârmă şi secundul aşezat călare pe prova, ramează puternic cu pagaia până când adierea umflă pânzele şi ne târăşte o jumătate de cablu în interiorul strâmtorii. Cum cârma nu are efect, de cum prova schiţează o abatere de la drum, secundul o aduce la calea cea dreaptă, vâslind.

Năduşim copios, dar luăm lucrurile aşa cum sunt, skipperul ţinând cu dinţii de fiecare gram de benzină, ştiind că de fapt periplul egeean abia a început.

Jocul ţine supărător de mult şi noaptea ne prinde în strâmtoarea îngustă, barată la gura ei sudică de insula

Abanoz sub jurisdicţie turcească. Are loc un amestec de brize, unele venite de pe coasta munţilor Can, altele de pe înălţimile Samosului, o dulce babilonie care ne hărtăneşte velele şi-l obligă pe skipper să-şi facă comentariile doar în gând. Din anafor în anafor, din adiere în adiere, la orele 20.45 suntem în traversul satului pescăresc Possidonio. Secundul aprinde felinarul cu bilichid: diluant şi ulei comestibil. Cârâie pe undeva o barcă automobil, apoi totul se cufundă în noapte şi în

linişte serafică. Este foarte întuneric, un întuneric de smoală accentuat de înălţimile care domină strâmtoarea.

Farurile unui automobil execută piruete strânse pe serpentinele abrupte care coboară la Possidonio: câteva lumini presărate etajat, apoi un grup de lampadare cu neon, apoi o briză veselă ne face să dublăm farul şi insula

Abanoz, lăsându-le în babord.

Ne desprindem de zona adăpostită a Samosului.

Ţinem capul pe luminile de la Ireon, desigur netrecut pe bătrâna hartă nr. 34 şi beneficiem din plin de rafalele de la coastă, descifrând curcubeiele fosforescente ale portului de iahturi Pythagorion, ca şi pe cele ale vechii capitale: Samos. Cartul în doi ia sfârşit la orele 22.30 când secundul este ţinut la eche şi skipperul trece la hartă luând cu sine blestematul felinar cu bilichid. De bine de rău poate lua două relevmente compas, poate stabili punctul estimat-observat şi, aşezat comod în gura roofului, poate admira peisajul nocturn, cu atât mai liber cu cât secundul este un taciturn înţelept. Coasta este semănată cu cratere luminescente: localităţile. În una sau alta dintre ele, mai ales la cele de pe litoral strălucesc lampadare viu colorate: albastre, roşii, galbene, portocalii. Dacă suntem foarte atenţi, avem senzaţia că auzim câte-o răbufnire de muzică. Farurile automobilelor taie noaptea urmând acelaşi desen sinuos al drumului de munte.

La ora 23.00 suntem la traversul capului Dip de pe coasta anatoliană şi skipperul urmăreşte manevra secundului care aduce iahtul în drum compas 160°, ceea ce înseamnă sud la sud-est, lăsăm oaza feerică de lumini policolore ale Pythagorionului în pupa şi skipperul se pregăteşte să se retragă la cuşetă. Gestul este subliniat de o salvă masivă de artilerie care dislocă masele de aer făcând să ne ţiuie timpanele. Confratele Ion Ghica, bei de Samos, înverzeşte de invidie.

Nu se pot compara detunăturile puşcoacelor care l-au întâmpinat atunci când a debarcat spre a-şi lua postul în primire, cu salvele de artilerie reactivă care hâţâie insula, trase în onoarea skipperului de pe *Hai*-Hui2 care se duce

la culcare, retrăgându-se în somptuoasa cabină decorată cu tablouri dragi inimii lui semnate Luchian, Andreescu.

Renoir şi Paul Signac, acel entuziast navigator care a descoperit pictorilor francezi încântătorul Saint-Tropez, ajuns cu iahtul până la Istanbul. Signac, teoreticianul neoimpresionismului, pe care sus-numitul îl iubeşte mai mult ca pictor şi navigator decât ca estetician. Salvele se succed salvelor, lambriurile din lemn de trandafir a cabinei lucesc mat, lucesc inoxurile; bronzul lămpilor de veghe, catifelele şi brocarturile dau interiorului un ce intim şi voluptuos, apoi perdelele grele de la alcovul Xeniei se dau în lături şi Xenia îşi face apariţia în *hemation*-ul

din voal diafan spunând cu glasul ei de alto:

— Mâine este 1 august şi Kanakakis încă trăieşte.

Dacă eşti cu adevărat un bărbat, despică-i pieptul şi adu-mi inima lui sângerândă. >

Ştiu că vitejii locului până treceau la fapte îşi măreau presiunea la ulei împroşcându-se cu cele mai pitoreşti sudălmi, făgăduindu-şi reciproc devorarea măruntaielor, începând cu bojocii; dar nici chiar aşa.

— Navă care taie prova! se aude glasul secundului.

Skipperul rezistă eroic farmecelor femeii cu păr de aramă şi ieşind în cockpit constată că nava de pescuit se duce paşnic spre coasta Asiei Minor şi că secundul ţine cu străşnicie prova pe insula Gaidharos care desparte strâmtoarea Eronda de strâmtoarea Gaidharos.

Când preia cartul de la ora zero, skipperul face punctul, trage linie şi adună.

Briza generoasă de sub insulă a căzut, rămânând o adiere care împinge iahtul spre strâmtoarea Kapari despărţind continentul de insula Kapari şi conducând pe coasta de nord-est a insulei Kos, acolo unde se află şi portul cu acelaşi nume. Distanţa este mică, numai 47 mile de la

Vahti, dar skipperul se nelinişteşte pe de-o parte din pricina aspectului general al zonei în care navighează, pe de alta din lipsa vântului şi din prezenţa traficului. Bineînţeles că, de cum au început să apară navele,

felinarul a hăplăit uleiul comestibil, flacăra a ajuns la diluant şi instrumentul a luat foc, secundul fiind trezit din primele secunde de somn adânc spre a-şi exercita prerogativele de pompier, alintat şi răsfăţat blând de omul de la eche.

Zona în care *Hai-Hui2* coboară spre sud se compune dintr-un petec de mare încorsetat la notd de insulele

Ikaria şi Samos, la est de coasta foarte diversificată ca relief a Asiei Mici, la vest de şirul de insule începând cu

Furni, între Ikaria şi Samos, urmând direcţia generală

140° printr-o puzderie de insule, insuliţe şi stânci: Arki şi Patmos sau Ierusalimul Egeei, insulă dominată de monastiri şi monahi, unde se afla grota în care evanghelistul

Ioan a scris „Apocalipsa”:

...” mă aflam în ostrovul care se cheamă Patmos... Şi am auzit înapoia mea un glas putepiic, ca sunetul unei trâmbiţe care zice: *„Eu sunt Alfa şi Omega, Cel dintâi şi Cel de pe urmă”*.

Mai spre sud, insulele Leros şi Kalymnos – insula pescarilor de bureţi –, acest şir de insule cade pe insula

Kos, puntea dintre ele şi zăvorul strâmtorilor care le desparte fiind insula Kapari. Ca să se sublinieze mai bine faptul că acest pod de insule este rămăşiţa părţii de continent scufundată în mare din cine ştie ce eră de început, mijlocul petecului de mare este punctat de la nord spre sud de insulele Gaidharos, Kunelli, Farmakonisi, Gargari şi Kalolimnos. Desigur, te poţi bălăci în voie între aceste arhipelaguri şi coasta Asiei Mici cu o singură condiţie:

din prea mult entuziasm să nu te caţeri pe vreun colţ de stâncă.

Se fixase ca lege de fier, să nu ne apropiem de insule sau de coastă sub trei cabluri. Se conta la bord pe sinteza lecturilor în care un punct era rezervat vizibilităţii. Aici se lăuda excesiv limpiditatea aerului egeean, faptul că insulele puteau fi văzute de departe printr-un fenomen

ciudat de refracţie şi aşa mai departe. Skipperul avea îndoieli izvorâte din croaziera precedentă. Îndoieli care s-au transformat în certitudini spre orele 3 când, de pe suprafaţa acestui imens lac interior, au început să se ridice perdele grele şi opace de pâclă şi când vântul căzut de-a binelea, ne lasă în voia navelor apărute fantomatic din marea lăptoasă de cârlţi. Se pune motorul la postul de marş. Nu este deloc vesel să stai în derivă având în prova o insulă joasă, înconjurată de stânci. submarine sau aflate deasupra nivelului mării, într-o strâmtoare cutreierată de calce de pescuit şi tot felul de cabotcare, dar cum suntem hotărâţi să frigem ficatul aprigului Kanakakis, trebuie să-l urmărim din insulă în insulă, indiferent de condiţiile meteo, altfel riscând batjocura Xeniei.

Suntem în ziua de *Joi 1 august*, mai avem o zi până să se împlinească previziunea inginerului agronom din Samos în legătură cu Meltemi şi notăm în Jurnalul de bord o splendoare de calm plat de la ora 3 la 7.30 când se ridică o briză uşoară, incapabilă să vânture pâcla. De cum răsare soarele vizibilitatea se înrăutăţeşte în sectorul prova, pâcla jucând rol de oglindă reflectorizantă, aşa că un cargo grăbit ne cam face părul măciucă; dar buni sunt zeii şi tot bălăcărind cu o jumătate de nod prin mizeria aceea cârlţoasă, la ora 7.50 avem grupul de insuliţe Gaidharos şi

Kunelli în tribord şi la travers. Trebuie să fii de-al locului pentru a tenta o apropiere. Gaidharos este o cocoaşă ieşită din mare, are în partea de nord-est o centură de insuliţe şi stânci, iar în sud insuliţa Kunelli. Vedem o aşezare omenească pe Gaidharos, vântul joacă plictisitor, cade, se aiureşte rotindu-se de la S-SV spre N-NE direcţia lui dominantă şi secundul, care nu se împacă deloc cu felul cum mareea neagră din Istanbul a mânjit iahtul, se hotărăşte să ia măsuri radicale. Înarmat cu buretele de baie al skipperului şi o găletuşă cu detergenţi, se apleacă peste bord şi-i trage un şmotru ca la nava-şcoală. După ce freacă opera vie, ca să nu-şi piardă elanul, coboară în cabină şi se dedă aceluiaşi dezmăţ igienic scoţând de pe rol buretele respectiv. Apoi, cu mutră

autocritică, se apucă să combine în altă proporţie bilichidul pentru felinar. Facă

Poseidon ca noua formulă să nu ne arunce în aer, şi ca în zelul lui de a avea lumină la bord, secundul să nu fi asezonat amestecul şi cu niscaiva benzină.

La orele 11.05, după programul ştiut, se ridică vântul care ne poartă cu 2 noduri spre insula Farmakonisi. Dublăm Farmakonisi la ora 13.15. Briza se întăreşte. Avem pe loch 6 noduri… Minune. Atmosferă de bord destinsă.

Urâciosul de la eche şi-a încetat comentariile sarcastice în legătură cu formula unui combustibil realizat cu mijloacele bordului, capabil să transforme un lămpaş de căruţă ridicat la rangul de felinar nautic într-un proiectil reactiv, fără să atragă după sine dezmembrarea ambarcaţiunii. Iată că din prova apare o splendoare de ketch – un 13 m sub pavilion danez, având înscris pe velă numărul

526. Iahtul poartă „Zodiacul” la remorcă, este ultradotat, are viteză, echipajul ne face semne amicale, probabil ne-o fi chemat prin radiotelefon, ei zboară spre nord, noi coborâm spre sud aşa că lucrurile se aranjează de la sine.

La orele 16 vântul cade, lăsându-ne în derivă pe hulă la traversul insulei Büyük Kiremit aflată pe coasta nord-vestică a peninsulei Bodrum. Peisaj sălbatic. Peninsula

Bodrum este dominată de dealuri masive şi sterpe. Are conturul zimţat cu fantezie, plin de golfuri şi golfuleţe, marea este semănată cu puzderie de insuliţe şi stânci pieptişe, insula Büyük Kiremit este o cocoaşă enormă de piatră vegheată de un far, cu faleza abruptă prăbuşită în mare pe verticală şi, constatăm, are apetituri antropofage. Adică ne aflăm iarăşi într-un anafor larg, vedem apa rotindu-se între insulă şi un grup de stânci, iahtul derivează aspirat de insulă şi echipajul, ca să-şi cruţe combustibilul, godilează şi ramează încercând să scoată iahtul din anafor, ceea ce şi reuşeşte, meritându-şi cu prisosinţă cina de care nu are parte după cum se va vedea mai jos.

S-a încălcat legea de fier care pune trei cabluri între iaht şi orice petec de pământ sau piatră. În loc să fie pedepsit, echipajul a fost răsplătit cu peisajul acela de început al Terrei, stâncă peste stâncă, hornuri şi cornişe, crevase şi vegetaţie pitică, metalică parcă, rar câte un pescăruş şi-n zare înălţimile Asiei Mici cu o localitate albă cuibărită undeva sub ţâţa abruptului.

Nemulţumit de harta numărul 34, total ineficientă la metoda de navigaţie care se impune, skipperul trece pe harta 61 „Marea Mediterană – partea de Est de la Peninsula Bodrum la Golful Finike”. Va fi ultima hartă folosită în această croazieră. Scăpat de sub influenţa insulei Büyük Kiremit are posibilitatea să se orienteze şi să se zbârlească. Locurile sunt făcute pentru veşnica odihnă a imprudenţilor. Un număr infinit de stânci, arhipelaguri de stânci şi insuliţe dublează cu fantezie coasta de vest a peninsulei Bodrum până în strâmtoarea Cukaa sau Kos.

În prova tribord sunt insuliţele Kalolimnos şi stânca Kardak, în babord insulele Cavuş, Karabakla, Topan, Lodo şi alte multe după cât se poate vedea de la eche. Cum seara este aproape şi tot noianul acesta de stânci devine ameninţător, skipperul hotărăşte să atingă Kos dublând insula Kapari prin vest, cu atât mai mult cu cât comparând cele două hărţi: 34 şi 61 constată că nu totdeauna cartografii s-au pus de acord ca în cazul grupului Kalolimnos de pildă. Pe harta 34 apare o insulă notată cu o formă de relief înaltă, deci vizibilă, precedată spre sud-est de două insuliţe, iar pe harta 61 insula centrală este un peticei de pământ, iar stânca Kardak şi cele două insuliţe apar în sud-vest, aproape invizibile, cu toate că harta este la scara 1: 300.000, deci mai mare. Binecuvântându-i pe cartografi, skipperul pune prova pe Kalymnos. Nu înseamnă că dacă pune prova, iahtul îl şi ascultă. Este ora

16.00 şi vântul îşi ia gustarea făcând grevă, ceea ce dă prilej anafoarelor să ne răsucească după cârmă şi să ne poarte în derivă spre insula Cavuş, garnisită cu un colier din colţii de granit şi să ne scurgă spre localitatea Gumăsluk Koy de pe continent, toată afacerea ajutată de

un foarte vioi curent de suprafaţă.

Cum lucrurile se complică şi colţii aceia granitici n-au deloc farmec şi umor, skipperul deschide venele rezervorului şi secundul dă drumul la motor, risipind benzina.

Numai două reprize de câte 10 minute ne scot de sub influenţa insulei Cavuş, lăsându-ne în derivă în sud de Kalolimnos care arată mai curând ca pe harta 61 decât ca pe 34. La ora 17 dublăm grupul de insule şi stânci Karabakla, skipperul vede farul de pe cap Huseyn, ultimul al peninsulei Bodrum, taie paralela de 37°N şi la 18.30

face comentarii interioare netransmisibile semenilor lui civilizaţi, care-şi duc familiile pe litoral sau se amuză la hanul „La doi cocoşi”. Cauza? Calmul plat. Şi curentul care, încet dar sigur, ne întoarce în dulcea poiană presărată cu stânci de la Karabakla. Oricâtă răbdare îngerească ar avea skipperul, mai ales plină de cuviinţă, în apropierea Ierusalimului egeean, toate obrăzniciile de pe pământ şi de pe mare trebuie să aibă o limită.

— Motor! mârâie serenissima persoană de la eche spre bucuria profundă şi sinceră a secundului, care de fericire, văzând cum rămân în pupa negrele stânci în alge îmbrăcate şi de valuri bătute, se apucă şi coase genovezul, destrăbălându-se întru velărie, cocoţat pe cabină.

Ora 19.05. Stop motorul. Regăsim briza de S-SV de la care s-a stabilit cunoscutul N-NE.

De la ora 19.25 începe serenissimul să încurce capurile şi contururile şi golfurile, ajutat copios de hartă. Este sau nu este insula Topan stânca asta sordidă? Dar măseaua asta cariată ce poate fi? Cuka sau Tiiyluce-ada sau

Krusa şi de unde naiba a apărut o lumină pe insula Kapari, că nu este trecută pe hartă şi după cum apar luminile la uscatul care ne înconjoară din ce în ce mai strâns, când acum o clipă era unde trebuia să fie, parcă Posseidon ne-a înfipt tridentul în chilă, săltându-ne peste insula

Kapari şi n-avem decât să virăm de bord să punem

prova pe lumina care marchează peninsula în spatele căreia se află portul Kos.

Calm.

Şi s-o luăm ca la catehism.

De când s-au tipărit hărţile până acum, am mai văzut, multe s-au mai schimbat pe pământul ăsta mare.

Au apărut oraşe noi. Diguri. Faruri şi lumini; Că avem insulele Kapari în babord nu încape îndoială. Că avem Kalymnos în prova, iarăşi nu încape îndoială. Dar cum bătrânul lup de mare Slocum, jovialul şi încercatul Slocum ne-a învăţat să ne îndoim până şi de propria noastră identitate (probabil că a pierit în clipa când a încetat să se îndoiască de calităţile şi rezistenţa lui „Spray") să ne îndoim de exactitatea estimei, să ridicăm genovezul 1 şi să ne lămurim după ce vom intra în cel dintâi port al insulei din prova, pentru că, iată, înserarea sumbră care falsifică distanţele, iată crestele care ne înghesuie punând insulele în mişcare spre a ne încercui şi cum nu se poate jura că fiecare stâncă existentă în natură este şi trecută pe hartă, cel mai cuminte lucru ar fi să nu trecem în faţa propriului nostru orgoliu drept specialişti în navigaţie şi s-o luăm cu binişorul din aproape în aproape.

Navigam în volte cu genovezul 1, între Kapari şi Kalymnos, cu impresia absurdă că peninsulei Bodrum i-a crescut dintr-odată un nas necuviincios de lung pe care şi-l vâră în treburile noastre de navigaţie.

Din nou şi pentru a câta oară se demonstrează insuficienţa echipajului de doi în asemenea condiţii. Puiu a trecut la prova, pentru că bordul în care vântul dă, deci bordul lung este babordul şi dacă vrem să câştigăm distanţă, atunci trebuie să ne vârâm cât mai aproape de coasta dublată de cordoane stâncoase. Skipperul nu poate coborî la hartă. Kalymnos este o insulă care îndeasă rafale turbate prin văile ei abrupte cu toate că vârfetrile nu depăşesc 679 de metri. Se lasă un întuneric de păcură care face din insula Kapari şi insuliţa stâncoasă şi înconjurată de stânci din sud-vestul ei, un singur trup. Slavă întunericului, altfel am fi tentat o trecere prin şenal. Se

întâmplă două fenomene complementare când tragem bordul în care vântul refuză. Adică spre Kalymnos. Rafalele ne biciuie amarnic şi având suprafaţă velică mare, ne dau o derivă consistentă. Intraţi în unghiul mort al rafalelor, rămânem fără vânt. Nu s-ar putea spune că echipajul moţăie, sau că nu foloseşte periscoapele din plin. Voltă după voltă, secundul păzind cu străşnicie limita de 3. cabluri de la coastă, uzăm scotele fără niciun menajament şi, dintr-odată vedem clar calota superioară a unei lumini fixe, arătându-se deasupra unei şei care închide orizontul. Este limpede că insula face aici un pinten abrupt şi înalt intrat mult în mare şi că portul se află în spatele acestei peninsule.

Muncim cu sârg şi fiecare milă o câştigăm cu sudoarea frunţii.

Apropierea de insula abruptă, stâncoasă, sumbră şi parcă pustie, masă de piatră prăbuşită în mare nu ne dă fiori de bucurie şi de extaz poetic, cu atât mai mult cu cât se vede spuma albă a brizanţilor, aici sub vântul ei neînsemnaţi, dar însemnând cordonul de stânci submarine.

La ora 22.45 dublăm acel cap de piatră şi brusc, ne aflăm în plină feerie nocturnă.

La orizont, în babord, parcă plutind pe păcura densă a mării în care se răsfrâng miriadele de stele, jocul policolor al iluminaţiei care înseamnă o localitate pe insula

Kos. Poate Mastihari. Poate Mârmari. De acolo vine un vaporaş de pasageri şi el plin de lumini strălucitoare care-i tivesc bordul şi punţile. La verticală trec avioane de pasageri, tăind constelaţiile cu semnalul roşu cu sclipiri de sub fuselaj. Se duc poate în Rhodos. Sau aterizează în Kos. Sau, virând spre est, se duc la Bodrum, dacă cumva oraşul lui Herodot are aeroport. M-aş mira să nu aibă.

Vaporete ne taie prova. Suntem în calm plat. Avem în pupa babord alte constelaţii semănate pe insula Kapari, farul cu sclipiri pe care l-am dublat ne avertizează că încă suntem la adăpost şi urmărind vaporeta vedem cum dispare dincolo de peninsula care ne atrage cu aceiaşi forţă magnetică exercitată de toate insulele întâlnite în

Marea

Ikariană pe care am străbătut-o astăzi.

Acelaşi curent care ne absoarbe sub streşinile enorme de stâncă spre un fel de grote submarine. Aceleaşi anafore care ne rotesc după cârmă. Apoi o rafală care ne smulge din inerţie şi ne aruncă câteva cabluri spre interiorul unui golf adânc, teacă de spadă vârâtă între stânci.

Şomaj, derivă, rafală. Ieşim de sub suzeranitatea peninsulei de piatră aridă şi, cum s-a întâmplat la Mytilene şi

Chios, brusc, vedem foarte departe în prova, luminile oraşului. O foarte ciudată aşezare de lumini etajate abrupt unele deasupra altora, dar dispuse şi în adâncime pe direcţia unui fel de corn al abundenţei cu gura spre mare şi celălalt capăt îngust tăind munţii care închid orizontul. Încă două-trei rafale, apoi calm plat fără nădejde.

— Motor!!

În pupa noastră evoluează un iaht de-a dreptul gigantic care, prudent, ni se ţine în siaj. Preferam să fie invers. Secundul coboară velele. Le asigură. Trece în observare la prova. Cele două coaste ale golfului se îngustează net. Dublăm coasta din tribord, o carieră de piatră, un drum, o fabrică de ciment, luminile se separă, se individualizează, în prova babord apare o cruce enormă ridicată pe creasta care domină oraşul, apare digul, secundul descoperă pasa, viraj uşor, intrăm în portul exterior, o altă pasă şi intrăm în portul interior, o pungă adâncă în jurul căreia, ca la Vahti sau Mytilene este construit oraşul. O mulţime de calce de pescuit în babord, chiar la digul de pe bulevardul cheu, vaporeta tot acolo, alături de altele, în tribord un mol înalt la care sunt legate câteva iahturi, o noapte de catifea, secundul fundariseşte ancora pupa la ordin, ratăm cheul rămânând agăţaţi de ancoră la 6 metri de mai, a doua manevră este perfectă şi secundul sare pe cheu luând volta la o baba din portul Kalymnos căruia, nu se ştie de ce, echipajul se încăpăţânează să-i spună Kos.

Este ora 24.00.

Crucea enormă striveşte aşezarea.

Este linişte, o căldură pâcloasă, zăpuşitoare, stelele au un fel concupiscent de a lua parte la viaţa nocturnă a insulei neţinând seama de mantia neagră, monahală care-o învăluie şi iahtul uriaş, un 15 metri ne urmează la 5 minute după acostare, făcând manevre numeroase cu maşina – înainte, înapoi, înainte, până când reuşeşte să se lege la cheu. La *Hai-Hui2* se dă stingerea. Este *Vineri 2 august* ora 0,15.

Portul pescarilor de bureţi

Kalymnos îl cucereşte pe skipper de cum iese pe cheu.

Este altceva decât tot ce-a văzut în lungile lui pelerinări prin lume, când, cu ochi atent a descifrat pulsul comerţului, expresia vie a economiei, vitrină a prosperităţii şi a bunăstării. Este aberant să concepi o economie înfloritoare slujită de oameni săraci, în afara cazului când aceştia sunt sclavi. Legătura este dialectică, acolo unde comerţul este lânced, întreaga viaţă a portului este lâncedă.

Secundul a plecat după vize şi ştampile. În babord a acostat un caic de pescuit şi cel dintâi semnal al ritmului comerţului a fost dat de doi pescari care-au scos ne cheu un cântar în vreme ce echipajul aşezat pe două rânduri a început descărcarea peştelui. Peşti de-a dreptul uriaşi, un fel de ton, lungi de 2 metri, sunt scoşi din cală, prinşi de cap şi de coadă, trecuţi ca pe o bandă rulantă printre cele două şiruri de pescari, cei cu cântarul îi preiau de la bord şi-i clădesc pe cântar. Apare o autofurgonetă, este desigur a beneficiarului, stiva de peşti este cântărită, se notează cantitatea şi se încarcă autofurgoneta. Totul rapid, nimeni nu se lălăie, nimeni nu se scarpină în cap, nimeni nu pleacă la ciorbă de burtă, să bea o duşcă sau să tragă o aghioasă că şi aşa şi altfel leafa tot merge.

Episodul îmi aduce aminte de hala de peşte din La Guyara-Venezuela, cu miile ei de panere pline cu peşti şi languste, cu stridii şi homari, un neînchipuit muzeu al

mării şi de negrul acela care a cumpărat un peşte de peste un metru şi jumătate lungime şi luându-l pe umeri a plecat fluierând. spre casă. Aici nu fluieră nimeni. Ritmul muncii este îndrăcit. Fotografiez scena descărcării. Secundul se întoarce, nu este tocmai în apele lui, în definitiv are dreptul şi el la câteva ceasuri de mahmureală, închidem iahtul şi-l tragem pe ancoră, pentru că un tip suspect, având ca pretext o undiţă se tot învârte pe lângă focul strâns şi legat la balcon.

Ieşim din port pe *front de mer*. Dincolo de şoseaua asfaltată începe coasta abruptă a dealului stâncos pe a cărui coamă se află crucea gigantică şi, în dreapta ei o prea frumoasă monastire albă, având cupolele vopsite într-un albastru suav. În coasta abruptă sunt săpate trepte largi care conduc spre o biserică somptuoasă. Urcăm aproape de verticală. Biserica este clădită pe o terasă a dealului, nu ştiu dacă naturală sau făcută de locuitori. La înălţimea acelei terase, căţărate prin denivelările coastei, casele. Unele în cârca celorlalte, cu pergole şi oleandrii aşezaţi în hârdaie sau crescuţi nu se ştie cum din stâncă, fiecare metru pătrat din curţile înguste, liliputane este smuls rocilor cu dalta şi ciocanul, pământul, cât o fi prin jardiniere este adus de nu se ştie unde, totul a fost caznă şi trudă până s-a clădit, fiecare floare este un triumf al răbdării şi o victorie împotriva stâncii neprimitoare. Multă dârzenie s-a zidit în casele albe din Kalymnos.

Biserica este deosebit de înaltă, zveltă, de la intrare până spre altar conduce un culoar format din prapuri, crucile şi ornamentele somptuosului jilţ arhieresc sunt bătute în octoedrii de cristal; refuz să cred că ar fi diamanticale, cantitatea este industrială; plutesc arome stranii de flori exotice, casa parohială este albă şi prosperă o stradelă sprijinită pe un contrafort din beton slujeşte acestui cartier aerian şi cum diseară vrem să dormim în

Kos, coborâm pe *front de mer* pe o căldură care ne lichefiază.

Aici dăm ochii cu Kalymnosul.

Pitorescul cheului-promenadă este halucinant. Este o

piaţetă ticsită de scăunelele şi măsuţele cafenelelor, braseriilor şi cofetăriilor vârâte una în alta, sunt cărucioarebufet şi cărucioare cu îngheţată, sunt panouri cu ilustrate, sunt nişte pomi umbreliferi şi sunt sutele de vitrine cu parasolare sub care negustorii îşi etalează puzderia de produse de la artizanatul local la cunoscutele obiecte de plajă şi echipamentul de pescuit subacvatic, totul dominat de tarabele negustorilor de bureţi. Skipperul cumpănit şi destul de stăpânit, fără să facă entuziasme… ieftine, explodează. Ceva din adâncul lui, ceva venit dintr-o vechime acoperită cu sedimente pastorale şi mai târziu militare se sensibilizează şi face priză cu viaţa cheului din Kalymnos. Am mai fost la Kalymnos. Nu ştiu când. Dar am mai fost. Aşa cum am mai fost la Mythilene înaintea acostării de acum doi ani. Un vaporaş de pasageri debarcă sute de turişti, unii obezi, alţii fleşcăiţi, având culoarea nesănătoasă a oamenilor măcinaţi de aerul birourilor sau al prăvăliilor, bărbaţi burtoşi cu picioare albe şi subţiri ieşite ridicol din şorturi, oameni care nu se mişcă în aer liber, care trec din pat în automobil, din automobil în fumul de ţigară al camerei de lucru, de acolo în fumul de ţigară allocalurilor, apoi în faţa televizorului şi de la capăt. Doar tineretul cu raniţele în spate, ars de soare, vădeşte trupuri sănătoase chiar atunci când plete unsuroase şi o igienă precară strică imaginea ansamblului.

Într-o alveolă cu oleandrii descoperim un Posseidon cam banal şi, cu felul la fel de banal al turistului lacom să se imortalizeze în poze gen „Eu şi Napoleon”, ne pozăm cu sârg, savurând larma cheului, făcută într-o mulţime din limbile Europei.

Caicele de pescuit, bărcile, vaporaşele, şalupele piturate în culori vesele dublează şirul de prăvălii, dughene şi tarabe dând Kalymnosului un spor de culoare şi de inedit. De la cheul-promenadă se deschide o pâlnie între cele două coaste stâncoase şi abrupte. Dincolo de case, se văd petece de verdeaţă presărate pe văile priporoase, galben roşcate. Poate livezi de măslini. Ne lăsăm absorbiţi de valurile tălăzuitoare ale turiştilor şi localnicilor, pescarii

tineri arşi de soare, cu ten măsliniu şi părul des, sârmos şi ondulat restabilind demnitatea sexului bărbătesc pe cheul invadat de obezii reprezentanţi ai vieţii moderne din marile oraşe.

Skipperul urmăreşte cu ironie tendinţa de a se lăsa antrenat de fluxul anonim, de gustul anonim şi gregar, de clişeele tipologiei, „turist”, toate atât de comode şi atât de ridicole. Desigur doza de autocontrol acid şi batjocoritor este la post. Nu împinge lucrurile atât de departe încât să alerge cu ghidul oraşului în mână de la obiectivul

1 până la obiectivul 20, să arunce acestor obiective o privire lacomă reprezentând o douăzecime din preţul escalei

Kalymnos, bifând cu pixul obiectiv turistic, după obiectiv turistic; nepunând în ecuaţie costul croazierei cu beneficiile ei rezultate din însumarea câtor mai, multe monumente, ruine, monastiri, localuri, muzee vizitate. Fiindu-i teamă de a se face ridicol în faţa lui însuşi, chestiune fără drept de apel, până la urmă mortală, skipperul strânge vântul şi iese din fluxul masei de turişti gonind asudată să-şi acopere cheltuielile prin kilometri bătuţi cu tălpile şi intră în lentoarea plină de delicii a propriului său fel de a intui viaţa intimă a locului.

Secundul este coechipier excelent. Priveşte, tace şi are sensul exact al utilului.

A descoperit unde este poşta, mult departe în fundul văii cucerită de oraş, ştie unde este apa la cheu, căpitănia portului şi poliţia turistică. Sunt reperele între care ne mişcăm spre a fi împăcaţi cu autoritatea. În rest, rătăcim nu chiar la voia întâmplării, după un sistem de chetă practicat de pointerii de rasă cum ar fi prepelicarii. Căutăm, hoinărind alene. Ne oprim la vitrinele cu vechituri. Filigranul şi plosca, chivoturile şi cănile de aramă, ceramica şi armele albe, crucile şi candelele vorbesc despre isnafurile meşteşugarilor şi viaţa casnică, despre – cult şi viaţa publică. Librăriile ne spun câte ceva despre viaţa spirituală. Din vitrină în vitrină poposind în umbra unei biserici sau a unui turn de veghe, alături de

pescari care-şi scuturǎ plasele sau ascultând sporovăiala femeilor ieşite în grădiniţele lor din piatră pline cu ghivece, hârdaie şi jardiniere, înţelegem ceva din Kalymnos.

Nu din Kalymnosul turiştilor.

Din celălalt. Din afara sezonului.

La ora 11 suntem la iaht. Facem plinul de apă şi ne delectăm cu câte o sticlă de Borsec în care turnăm sirop de zmeură. Cu toate că în cabină sunt – f-30°C apa este rece. Trăiască pitura albă.

Trebuie să recunoaştem că ne dă târcoale un fel de sleială stupidă, năclăită în sudoare şi că nu suntem deosebit de bine dispuşi. Căldura ne cocleşte creierii. Totul pare prins într-o masă de plumb lichid.

Este timpul să ridicăm velele pentru Khos.

Avanpremieră la Meltemi

Vineri 2 august la orele 11.40 are loc cel dintâi incident la bord. Adică din pâlnia văii pe care este aşezat oraşul ţâşnesc rafale de vânt măturând acvatoriul pe lat, izbind cu putere în *Hai-Hui* 2. Rafale de 14/16 metri pe secundă lovesc cheul înalt sub un unghi de 10°-15° şi trecând în portul exterior se canalizează spre larg, gâtuite între cei doi pereţi stâncoşi care le sporesc viteza. Aparent, o plecare de la cheu cu velele este imposibilă, rafalele lipind iahtul de piatra molului. Dacă se judecă lucrurile după o sticlă de Borsec, plecare de la cheu cu velele este posibilă contându-se pe îndemânarea şi judecata matematică a echipajului. Adică iahtul trebuie lipit de cheu, cu velele fluturând şi toate barbetele strânse, după care secundul trebuie să-i scoată prova spre mijlocul acvatoriului, skipperul să-i protejeze pupa, apoi secundul să-l împingă puternic de la pupa, să sară la bord şi să fugă la manevra focului.

— Imposibil de plecat de la cheu cu velele, decretează secundul cu ton care nu admite replica.

Skipperul este deodată atent atât la ton, cât şi la conţinutul replicii. Să se fi ivit cunoscuta boală de echipaj cunoscută şi detestată de skipper? Fusese un antecedent

în croaziera anului 1984 când se rupsese cârma şi când, într-o seară cu hulă mizerabilă, secundul refuzase într-o formă sinusoidală să-şi îndeplinească unul din atributele ce-i reveneau, ca mai apoi să se ruşineze de el însuşi şi să revină la normal, ajutat să se limpezească la intervenţia fără mănuşi a celui de la eche.

— Dacă este imposibil, dă drumul la motor! replică skipperul, prea plin de Kalymnos ca să facă demonstraţie de manevră cu vele.

Secundul, căruia nu se ştia de ce i se luase vântul din vele, dă motorul la apă, îl dichiseşte şi începe să-l ia la sfori. Torid. Bineînţeles că motorul se îneacă. Bineînţeles că suntem priviţi cu ironie. Bineînţeles că fiecare sfoară trasă cu năduf supraînneacă motorul căci pentru a-l porni este nevoie să i se scoată bujiile, să se înlocuiască sau să se ardă pe aragaz, ultimul lucru pe care-l doreşte cel de la eche.

— Ridică motorul la post! Sus velele! ordonă skipperul.

Stupefacţie. Secundul are argumente. Iahtul se va face praf lovit de cheu. Şi altele izvorâte din îndelungata viaţă de velist pe Crişul Repede. Chestiunea se retează fără nicio ceremonie. Bufnind, dar executând totul milimetric, secundul ne urmărind nimic din matematica simplă după care skipperul prinde pe randă o rafală care face iahtul să ţâşnească până în mijlocul acvatoriului, fuge la prova, ajută focul la voltă şi cu 8 noduri pe loch *Hai-Hui* 2 iese din portul interior manevrat cu velele sub privirile acum admirative ale pescarilor de larg.

La naiba! Doar este un velier, nu o şalupă.

În portul exterior face manevră de plecare de la cheu un 18 m sub pavilion britanic. Dacă nu chiar un 20 m.

Pleacă în siajul nostru cu motorul, cu toate că este singur la cheu şi, spre mirarea echipajului de la *Hai-Hui* 2 randa se ridică automat, desfăşurându-se lent de pe ghiu, marinarii aceia supertehnici supraveghind doar ca derularea să se facă normal şi simetric.

Ieşit în golf, iahtul este prins din plin de rafalele care

se succed în ritm dens. Britanicii fac un rondou cu motorul, pun prova în vânt, ridică un inter tot automat, randa este cam la terţarola două a, apoi, uşor, prind vântul pe vele şi dublează capul sud-vestic al insulei, întorcându-ne pupa. Skipperul nu face niciun comentariu asupra purtării secundului, încercând să-i urmărească raţionamentul şi să descifreze motivele acestei fluctuaţii de curent interior. Nu găseşte nicio explicaţie. Notează momentul, îl adaugă momentului de refuz din croaziera trecută şi, după obiceiul iahtului, completează reversul fişei, spre a avea imaginea ansamblului.

Activitatea laborioasă de prospectare psihologică ia sfârşit în clipa când ieşiţi la larg în strâmtoarea Kapari între cele trei insule: Kos în tribord, Kapari în babord şi Kalymnos în pupa, ne întâlnim cu Meltemi venit la întâlnire exact la data prevăzută de inginerul-agronom şi velist din Vahti-Samos. Zburăm cu 8 noduri, apoi acul lochului se blochează la 10 noduri. Plonjăm în plin rai al veliştilor de croazieră. Marea cu berbeci scunzi, de un albastru translucid, cerul pur şi diafan, şarturile ţiuind subţire, insulele din borduri dezvăluindu-şi farmecele într-un univers biblic cutreierat doar de vânt. Guvernarea iahtului devine pasionantă. Stăm în cockpit ca la curse.

Puiu ţine şcota focului la mână, skipperul face acelaşi lucru cu şcota randei, iahtul zboară bandat mai mult în tribord, se aude foşnetul valurilor spintecate de etravă.

Sigur, nu este cea mai potrivită alură pentru un iaht de croazieră dar meritǎm să ne lăsăm biciuiţi de rafale, asta scoţându-ne din rutină şi monotonie. După o oră dublăm insula Kapari şi desluşim cu ochiul liber amănunte pitoreşti pe insula Kos. O foarte lungă insulă având coasta nord-vestică joasă, cu plaje aurii şi staţiuni înecate în verdeaţă, apoi este o câmpie dulce care se ridică în terase ample spre muntele care domină coasta opusă al cărui, vârf Dikeos are 846 de metri înălţime, dominând paşnic întregul peisaj. În prova babord apare coasta sălbatică a Asiei Minor, dominată de vârful Oren. Faleze verticale spintecate de canioane, marea presărată cu stânci, insula

Karaada, golful Bodrum şi o sumedenie de vele albe tăind albastrul oţeliu al mării. Peisajul dobândind toate atributele pe care i le dă turismul şi vacanţa.

Punem prova pe capul Skandarion, menţinând o distanţă convenabilă faţă de coasta joasă a insulei. Harta nr. 61

ne indică portul de două mile dincolo de capul mult ieşit în mare, o limbă de pământ joasă, ceea ce se traduce cu funduri mici, alarma fiind dată atât de culoarea apei care începe să bată în verzui după ce dublăm Tigaki, cât şi de adâncimile notate pe hartă şi de semnul grafic al unei epave plantat aproape de Marmari unde este o întinsură.

Pe capul Skandarion se distinge conturul unui complex hotelier şi dincolo de complex iată că se ridică în aer un deltaplan albastru, care după ce larghează remorca, pluteşte insolit în cerul care ne fascinează. Iole ies pe după cap, fac câteva volte şi se retrag în vreme ce iahturile îşi văd de monotonul lor circuit în largul golfului Bodrum.

Se simte opulenţa staţiunilor accesibile celor bogaţi. Istanbulezii fac drumul la Bodrum la bordul iahturilor somptuoase; folosind mai mult motoarele decât velele, având saloane spaţioase şi echipaj plătit, ducând la bord planşele pentru surfing, schiurile nautice şi „zodiac”-urile cu motoare puternice folosite ca bărci de remorcaj pentru schiori. Aici se află ca angajat pe iahtul unui milionar şi unul din fiii lui Riza Vural. Avem un moment de dubiu când la 2 cabluri de Cap Skandarion apa devine brusc verde gălbuie. Secundul dă alarma. Se vede fundul.

Este un loc ciudat, larg de câteva cabluri cu o asemenea mare verde translucidă, skipperul este gata să facă volta dar se răzgândeşte când vede două calce mari de pescuit intrând în zona incriminată.

Deltaplanul stă spânzurat de cer, apoi coboară lin spre mare.

Dublăm cap Skandarion la 3 cabluri şi păstrăm acelaşi drum cu toate că în tribord se deschide perspectiva încântătoare a plajei înţesate de lume şi forfota nebună a unor scutere nautice şi a o mie de ambarcaţii de toate

genurile, de la bărci şi plute pneumatice, până la iole şi bărci din lemn. Coasta joasă ne ţine prudenţi până la apariţia unui feribot care face manevră de intrare în port apropiindu-se mult de plajă. Nu vedem portul şi-l confundăm cu o localitate turistică aflată la est de Kos, pentru că intrarea este foarte îngustă şi soarele ne închide perspectiva. Urmărim atenţi manevra navei de pasageri.

Spre surprinderea noastră percutează parcă uscatul. Abia atunci descoperim intrarea în port. Executăm o semir voltă sub vânt. Câteva iahturi mari, toate dincolo de 9 m ies din port, făcându-şi probabil plimbarea de după amiază.

Foarte multe reprezentante ale Afroditei pilotând ambarcaţiile bâzâitoare, mai mult decât sumar acoperite cu un petec de slip, lăsând gol întregul trup deasupra şi dedesubtul petecului colorat, biciuite de vânt, sărutate de soare şi spuma valurilor, se poartă plete brune, ori blonde care flutură şăgalnic, se flutură braţe bronzate şi echipajul pios şi cucernic îl cheamă în ajutor pe sfântul Ioan patronul celei mai apropiate mănăstiri Agios Ioannis:

«…

— Şi nu ne duce pre noi în ispită că iată gura de

Sodomă a portului, şi grea caznă căzut-a pre capetele noastre smerite, las-o pe nimfă şi treci la prova, piei

Satano cu hidroscuterul tău cu tot, ancora pupa gata de fundarisit, ce mai aştepţi onorabile, unde naiba încăpem şi noi.» Monologul skipperului ia sfârşit şi începe manevra de intrare în portul Kos. În tribord un şir de clădiri, cabotoare şi barje unele în pupa celorlalte, apoi pasa, un şenal îngust strâmtorat între cheul cabotoarelor şi cheul pasagerelor ocupat de feribot, deasupra acestui cheul un bastion crenelat şi panaşele poetice ale palmierilor, în prova un golfuleţ înţesat de iahturi legate cu prova sau cu pupa la mal, bord în bord, în tribord alte iahturi, şalupe şi bărci, în prova tribord calce de pescuit, în prova babord vaporaşe de pasageri şi o navă militară.

O cetate, o largă alee de palmieri, poliţistul de pe cheu ne face semn că nu avem voie să acostăm între calce,

noroc că vântul ecranat de clădiri a căzut, Puiu ocheşte un loc între două iahturi, atât cât să intre o jumătate de

aht tăiat pe axul longitudinal, baloanele sunt la post, facem o voltă să ne lămurim şi punem prova pe acel loc, neluând în seamă semnele făcute de un iahtman venerabil aflat la bordul unei ketch uriaş din babord. Omul spune că locul este ocupat. Regretăm. Puiu fundariseşte ancora. Skipperul lasă velele să fluture. Strânge ghiul la timp să nu lovească ketch-ul, un 18 metri numai inoxuri, adierea nenorocită venită tocmai atunci dă un surplus de viteză iahtului, ancora derapează câţiva metri, destul ca etrava să pişte nepoliticos digul de piatră. În tribord un iaht-charter sub pavilion elen cu echipajul lipsă. Cea dintâi grijă este să închidem rooful spre a ne scuti de indiscreţia privirilor în creştet. Iahtmanul de pe ketchul sub pavilionul Republicii Federale Germane este un bogătaş uscăţiv, scund, în vârstă, care are echipaj plătit, ne spune că, iată, iahtul căruia i-am ocupat locul face volte în golf şi când va veni la locul lui…

— Va fi binevenit!

Secundul pleacă la autorităţi. Skipperul rămâne să aranjeze baloanele de acostare, să-şi completeze notele.

Este vineri 2 august, orele 16.05 şi iahtul păstrează încă în toate încastrările ecourile vibraţiilor stârnite de întâlnirea cu *Meltemi*.

Escală la Kos

Cum skipperul este în alb, aşteptându-şi secundul, un tip de pe iahtul somptuos din babord ricanează, spunându-i englezeşte ceva ce ar însemna: „domnul căpitan pleacă la plimbare”. Mimica tipului este explicită.

Plină de ironie la adresa minusculului 7, 40; dar mai ales la greementul fără inox, la catargul din lemn, la balcoanele din ţeavă piturată în alb şi etcetera.

— Vorbiţi franţuzeşte? îl întrebă skipperul cu accentul lui rustic.

— Natural! Sunt francez!

— Prefer să fiu căpitan pe un asemenea iaht, decât servitor francez pe un splendid iaht german, spune

skipperul, care-l văzuse pe tip ducând tava şi spălând puntea prova. Omul cască ochii, înghite în sec şi dispare la postul prova, prin tambuchiu, fără să folosească intrarea stăpânilor, prin cockpit. Episodul cu căpriţa hanseatică de la Canakkale îl pusese sub presiune pe skipper care hotărâse să nu tolereze nicio obrăznicie a pungilor pline.

Nu-l interesau deocamdată motivele şi procedeele prin care aceste pungi se îngreunează până la contravaloarea unor asemenea nave, nu era treaba lui, îl interesa spiritul sportiv şi *fair-playul*. Un 7, 40 fără nicio dotare în afară de un compas de navigaţie, venit în Kos de la Marea

Neagră, având un echipaj de doi, merită măcar tot atât respect cât un 18 metri dotat de la radar la radio şi frigider, venit în Kos de la Hamburg, având un echipaj de şase între care doi marinari de profesie dublaţi de un

Volvo Penta de 65 C.P.

Iată şi secundul. Asigurat la babord şi răcorit, skipperul descinde pe cheu încălecând balconul prova.

Kos este insula lui Hipocrate care în afară de faptul că a fost cel mai mare medic al antichităţii europene pe care-l cunoaştem, a avut şi norocul să locuiască pe un tărâm de basm, lucru care l-a făcut înţelept şi fericit.

Faţă de porturile insulare vizitate în Dodecanez, Kos este unul minuscul. O pungă aproape circulară, cu gâtul foarte strâmt şi o pitorească aglomerare de iahturi şi ambarcaţiuni de toate felurile purtând la baston pavilioane europene începând cu Suedia şi terminând cu România, ca să nu vorbim de componenţa echipajelor de pe iahturile charter greceşti, formate din canadieni şi nord-americani sau de cele purtând pavilioanele ţărilor nord-africane.

Front de mer este un bulevard ciudat, Akti Kountouriotou, plin de un farmec insolit. Drept în prova, un palmier ornamental flancat de bănci pe o esplanadă năpădită de flori. În tribord, caicele de pescuit şi o piaţă ad-hoc de peşte proaspăt chiar în pupa caicelor, carosabilul şi dincolo de el o puzderie de locante sub pergole de glicine înflorite. Văluri dense de glicine mov şi

toarte zvelţi şi înalţi oleandrii şi un parfum straniu şi excitant, iar la câteva nave, tot în tribord, un caic borţos având expus echipamentul complet al unui scafandru autonom şi pe cheu o tarabă cu bureţi, o listă de preţuri şi un alt afiş care propune expediţii de pescuit subacvatice. Ca pretutindeni, negustorii greci sunt taciturni. În babord, iahturi, dintre care două uriaşe, cu câte două motoare de câte 500 C.P. fiecare, cam în genul celor din reclamele lui

Union Yachts Brokers, care încarcă 16 tone de combustibili şi 4 tone de apă, având 6 cabine cu posturi duble, salon în lemn de trandafir, bucătărie, post pentru echipaj şi cabina armatorului, al căror preţ nu este trecut în nicio reclamă; unul sub pavilion elen, celălalt din Bahamas. Cheul aparţine tranşant milionarilor şi de la *Hai-Hui2* spre vest, oamenilor cumsecade, cum suntem noi şi pescarii.

Nu-mi dau seama unde, istoria a îmbătrânit, s-a îmburghezit ori mi se pare. Mă sâcâie rutina, manierismul, propriul meu manierism. Începând cu cel dintâi pas făcut pe caldarâmul spongios al cheului. Ştiu atât de puţin despre *pelasgi* şi-mi pot alcătui atât de greu o viziune cosmică, integratoare. Optimismul funciar al timpului de la eche, prea ades sancţionat de realitate, trebuie luat la puricat. Ca şi teza comunicabilităţii universale, mereu amendată de teritoriul închis al limbilor, graiurilor, cu atât mai mult cu cât cel local vine de la dorieni. Soarele torid înţeapă morga skipperului, o lichefiază, tipul încearcă să scape din invariantele navigatorului-turist, ştie că eliberându-se de o schemă va cădea fatal într-o altă schemă, de aici nemulţumirea faţă de el însuşi ca spectator şi actor într-un spectacol scris, regizat, jucat şi privit de el însuşi. Tot vorbind de un timp absolut, tot căutând să forţeze limitele temporalului, să-şi apropie şi să-şi însuşească spaţiul planetar, cade mereu într-un timp raportat la minut şi nu depăşeşte spaţiul umil al milelor zgârcit înregistrate la loch. Aici rezidă contradicţia dintre felul în care skipperul concepe viaţa omului contemporan şi mijloacele materiale prin care încearcă s-o realizeze.

Situaţia de producător-consumator legându-l de pământ şi ciclul anotimpurilor îl eliberează doar iarna. Masa de lucru îi impune o robie mult mai dură şi seacă, rezervându-i iarna ca pe anotimpul priincios hoinărelii prin lumea fabuloasă a bibliotecilor şi fişelor. Nici „Dacia 1300”, nici *Hai*-Hui2 nu pot realiza o cunoaştere directă dincolo de limitele unor zone, cel mult continentale. Şi-atunci?

Cei din Kos au participat la războiul Troiei alături de locuitorii insulelor învecinate, Asclipios şi-a exercitat aici harul şi ştiinţa tămăduitoare, insula a intrat în liga sacro-politică a Exapolis-ului dorian, a devenit satrapie a lui Darius, amiralul spartan Astioclus a cucerit-o şi despre oraşul pe al cărei cheu am coborât, Strabon scrie că nu este un oraş prea mare, dar este cel mai frumos dintre toate, bine populat şi plăcut de văzut pentru toţi călătorii. Citindu-l pe Strabon mă îndoiesc că turismul nautic este o invenţie recentă, Skipperul ştie foarte puţin despre epoca megalomaniei lui Alexandru cel Mare şi despre relaţiile lui cu insula, se pare cu statul independent datorat soţiei lui Mausolus, Artemissia. îl interesează

Artemissia şi nu ştia unde s-o găsească în fluxul dens al turistelor blonde şi foarte tinere, destul de rar însoţite de vikingi devitalizaţi, în criză de bicepşi, cu pletele cârlionţate căzându-le mai jos de umeri. Ptolemeu al II-lea s-a născut în Kos, Cleopatra şi-a încredinţat comorile

Institutului Asclipios, insula intrată în componenţa imperiului bizantin a fost prădată de flotele perşilor, arabilor, cruciaţilor, ca prin 1308 e. n guvernatorul veneţian al Rhodosului s-o vândă Cavalerilor Ioaniţi, aceştia ridicând citadela vegueată de palmieri care, într-un fel, m-au adus în Kos: Palmierii şi Hipocrate. De unde naiba să începem? De la Hipocrate bineînţeles. Cu atât mai mult cu cât am prieteni buni care i-au prestat jurământul. Şi, surprinzător, îl şi respectă. Deci, să respectăm şi noi schema jocului. Şi protocolul jocului. Vitruviu a criticat cândva edilii şi urbaniştii oraşului-port Mytilene pentru faptul că n-au ştiut să-şi aşeze urbea astfel încât clădirile

să spintece şi să împrăştie vânturile dominante, acestea făcându-şi de cap în lungul străzilor, vânzolind pieţele şi îmbolnăvindu-i locuitorii. Edilii anticului

Kos au fost dorieni şi nu-mi dau seama dacă insularismul lor s-a lăsat influenţat de gândirea sistematică a marelui arhitect ionian Hippodamos, cel care a programat planul în eşichier al Miletului, sau de felul în care a fost construit oraşul-port Priene, vecinul Miletului, cu casele aşezate pe opt străzi longitudinale pe direcţia est-vest, tăind vânturile coborâte din podişul Asiei Minor intersectate de străzile-scări dispuse pe direcţia nord-sud?! Să vedem la faţa locului dacă aprecierile lui Strabon care scot Kosul din tipicul, oraşelor-port egeene şi-au păstrat prospeţimea şi actualitatea.

Dacă este vorba de actualitate, atunci Kosul se singularizează de cum virezi spre Kastro, fortăreaţa Ioaniţilor. Întâi sunt bicicletele, apoi palmierii, apoi blondele şi întreg ansamblul scăldat într-o lumină delicată, eterată, fără moliciuni voluptuoase şi senzuale, o lumină ciudată, limpede, euclidiană, raţională, transparentă, punând în valoare volumele, conturându-le ferm, geometric, o lumină care purifică, reducând culorile la expresia lor primară, anulând nuanţele, confuzia, dilema.

La cheu sunt iahturile, sunt navele de pasageri care leagă insulele, este zidul de incintă al fortăreţei care închide peninsula cu crenele şi bastioane. Opusă cheului este (esplanada umbrită de platani seculari sub umbra cărora sunt, locantele cu mesele scoase pe trotuare şi grilajele metalice care sprijină bicicletele de închiriat. Sute de biciclete pedalate de sute de turişti îmbrăcaţi lejer, în capătul sudic al esplanadei se deschide un tunel vegetal alcătuit din palmieri supli, plini de poezie şi nostalgie, cu smocul de frunze cerate răvăşit de briză, aici aerul este dintr-odată dens şi umed, trunchiurile solzoase au mlădieri insinuante, este un imperiu al umbrei strâns între ziduri de piatră mirosind rânced a vechi şi catacombă, imperiu al umbrei pe care valurile spumoase de glicine mov îl înnobilează, îndulcindu-i austeritatea militaro-monahală.

Pe trotuare sunt câţiva portretişti, tinere şi tineri aşezaţi pe scăunele pliante, ori pictori localnici care-şi etalează lucrările pe asfalt ori pe stative improvizate, lucrându-şi portretele, cu atenţia concentrată, după modelele care pozează firesc, portretişti şi modele înconjuraţi de privitori atenţi şi tăcuţi… Primează un realism uşor romantic fixând în cărbune chipuri de copile melancolice, de adolescente visătoare. Briza foşneşte frunzele platanilor şi ale palmierilor. Există o l-ntoare a vacantei departe de excesele stupide ale civilizaţiei industriale, o lentoare şi o lene dulce, profund omeneşti care compensează ritmurile stresante şi panica goanei cotidiene, totul în murmurul melodios al brizei şi în serena lumină euclidiană. Nedespărţiţi de vânt, acest alter-ego al skipperului, fiinţă indiscretă şi capricioasă gata să tulbure pacea misterioasă de sub pergolele ghirlandate cu glicine, ne insinuăm în antica agora, grijulii să nu ucidem amintirile locului.

Se întâmplă o alunecare stranie în inefabil care scapă severităţii raţiunii critice. Se întâmplă o dedublare, o schimbare a raportului de forţe dintre dominantele psihologice, un tip melancolic, bântuit de angoase, de întrebări chinuitoare, un tip cârcotaş, nemulţumit profund de relaţiile lui cu lumea îngustă a preceptelor, a discursivităţii golită de conţinut şi realitate, a conformismului funcţionăresc ucigător de viu şi dialectică, un tip aspirând la totalitate şi raporturi fireşti între semeni dă din coate, înghesuind ipostaza skipper şi locotenent-colonel, ulcerând ipostaza scriitor, gata să iasă în agora să-şi ţină cuvântarea de mult gândită în solitudinea acelui prea adânc despre care a mai fost vorba în aceste Cărţi ale

Mării. Skipperul îl priveşte cu ironie posacă. Ros de cotidian ştie că tipul nu are nicio şansă. Mai ales aici, unde agora n-a rămas decât în ruine mărturisitoare ale fragilităţii şi trecerii gestului social. Înţelept, skipperul aşteaptă intrarea dominantei în echilibru cu polifonia subdominantelor, abandonându-se stării de inefabil prin care se resoarbe în lumină. Deci, skipperul se refuză aprecierilor lucide la care l-ar obliga simetria geometrică

şi aşezarea funcţională a ceea ce a rămas din Kosul antic.

Kosul lui Hipocrate şi al unei democraţii active, creatoare de personalităţi şi individualităţi prospere. Refuză să pună în ecuaţie ruinele prăvăliilor situate periferic de centrul politic şi religios, aşa cum o cerea Aristotel în „Politica11, refuză să determine planul străzilor care conduceau spre portul *Poartă a lumii*, marele plămân al oraşului, după cum refuză să vadă sub jerbele de glicine şi sub umbra fusiformă a tamariştilor, arcadele care vegheau prelegerile Maestrului. Alungă de la sine tentaţia comentariului şi a comparaţiei, tocmai pentru că, la Firenze şi Padova, la Pissa şi Ferrara se lăsase sedus de expresia spaţială a unei *società di torre*, magnificele palate ale marilor familii, palate haşurate de verticalele turnurilor de veghe, după cum în Bourgogne, Beauce, Loir-Loiret, Dordogne.

Gironde şi Gascogne urmărise istoria întregului feudalism francez, deci skipperul se refuză analizei şi comparaţiei, sedus de acel *ce* inefabil al luminii care-i pătrunde învelişul astral, iradiindu-i straturile de conştiinţă şi preconştiinţă până la nucleul acela secret care deţine experienţa multimilenară a speciei.

Este un moment incipient al lunecării în inefabil când privirea rotită circular suferă impactul dureros cu logica urbanistică a ruinelor din *agora*, descifrând condiţia arhetipală a acesteia agora însumând raţiunile comercialului, politicului, religiosului, urbanului şi ruralului, ale igienei şi frumosului, cumva în afara influenţelor civilizaţiei minoice, ori mesopotamiene, ori egiptene, acelea gi-avitând urbanistic în jurul centrului format din palatul regal; aici fiind vorba de democraţia urbană care temperează paranoia gigantescului, construind funcţional într-un raport elegant şi suplu de dimensiuni mai mult orizontale decât verticale. Interpretarea democratică a spaţiului aduce laude lui Hippodamus, lui Aristotel şi lui Platon, eliberând spiritul prin magia cifrei şi, aici, în

Kos, prin virtuţile esoterice ale formei geometrice

numită pătrat, agora înscriindu-se într-un pătrat fabulos, conturat de filigranul palmierilor şi al tamariştilor.

Apoi. lumina serenă estompează contururile, dematerializează volumele, esenţializează peisajul şi eliberând spiritul de lestul argumentului, intuieşte.

Skipperul descoperă în agora antică a Kosului, lumina-intuiţie. Lumina care pătrunde grosimea zidurilor şi misterul catacombelor, lumina care pune în valoare geniul locurilor şi drama lor, lumina-eros şi lumina înţelepciunii, lumina-revelaţie, lumina anterioară cuvântului, aceea de la care, de fapt, totul purcede.

Este o clipă de resorbţie în lumina pură, translucidă, imaterială, când vehiculul grosier al skipperului este abandonat în umbra densă, mirosind a răşină şi mirt, umbră străveche la adăpostul căreia se mişcă leneş siluetele hetairelor, este deci o clipă de resorbţie când totul devine lumină şi dulce interpretare sonoră a pătrunderii ei în materialitate. Aici, în această lumină-intuiţie s-a definit pe sine omul arhaic, aici sacralul şi-a revelat coerenţa şi stabilitatea definindu-şi universul moral, constituindu-se ca element fundamental în structura* conştiinţei, iluminând cotidianul şi familialul, structurând socialul, morala şi filosofia. *1*

Apoi este o altfel de cunoaştere.

O adopţiune prin instinct.

Apoi izvorăsc imaginile.

O întruchipare a imaginii suculente, colorate, polifonice, agora se reîntrupează din lumina devenită ecran, văd aluniţa de sub bărbia lui Hippocrate, îi văd cureluşa de la sanda cusută fără pricepere de un meşter grăbit, văd purtătoarele de amfore unduindu-şi triipurile sub rochiile largi, văd panerele cu peşte ornate cu frunze de smochin sau de palmier, mirosurile de stafide şi măsline, de peşte şi rodii, de lubeniţă şi piersici mă pătrund răscolitor – apoi, când lumea, aceea de-atunci reînvie colcăind, de viaţă, lumina-ecran se sublimează, lăsându-mi numai ruinele. Colonade fără capiteluri, capiteluri dorice răsturnate în ierburile tăioase, poteci

roşcate, arcade ştirbe, eşichierul din piatră care înseamnă temeliile, aliniamentul străzilor, palmierii, zidurile fortăreţei ioanite, tamariştii într-o solitudine melancolică şi nu prea departe, motocicletele Honda.

Aventura luminii ia sfârşit.

Skipperul revine la starea lui cea asudată din belşug şi la rutina schematică a turistului de-o zi.

Coborând în agora însoţit de un Puiu recules şi tăcut, impresionat de solitudinea gravă, a ruinelor, skipperul se lasă dominat de tipul bântuit de angoase care-şi ceruse dreptul la identitate încă de la debarcare. Cârcotaş, insinuant, coroziv, nemulţumit, individul fără statut social recunoscut şi parafat pozitiv neagă vehement stăruinţa skipperului de a actualiza spiritualul. Pe ton înalt, revendicativ, îi spune, folosind o gestică melodramatică, largă, că, obsedat de fapt, a trecut şi trece prea uşor: „iată”, clamează tipul irascibil, în urechea interioară a skippe – rului, „iată, o singură clipă ai zăbovit aici, atât de aproape de locul în care omul arhaic şi-a consumat aventura existenţială, de acest loc sacru în care acelaşi om arhaic consumându-şi intuiţiile, experienţele social-politice, ideile religioase şi filosofice, a constituit şi construit parametrii condiţiei umane. Ai conştiinţei de sine a speciei11…

Treci prea uşor, treci prea uşor, strigă cu glas strident tipul, arătând un capitel cioplit în piatră, piatră poroasă, cu mici caverne sonore scobite de vânturi, nimic deosebit, skipperul văzuse asemenea pilaştri şi asemenea capiteluri de la Tomis până la Troia şi Efes – „treci prea uşor” – strigă tipul incomod care caută mereu semnificaţiile simbolurilor şi ale miturilor, negând istoria scrisă şi absolutizând o altfel de istorie, a culiselor, a absconsului, a societăţilor secrete, a cabalei, tipul care a condus skipperul la redescoperirea leului din Pireu şi a închinătorilor bisericii valaho-egipţiene şi a glagoliticelor de pe garda spadei lui Athanaric sau de pe opaiţele scandinave, semne şi simboluri care i-au dat o cu totul altă perspectivă asupra Răsăritului în general şi asupra politicii

lui

Mihai Viteazul în special.

— Treci prea uşor!

Lumina cade aproape de verticală, încrustaţiile de pe capitel se autoumbresc şi în clipa când soarele atinge zenitul skipperul distinge un fel de friză miniaturală care repetă de 7 ori schiţa unei astronave plancată de un fel de astronaut cu capul conic, urechi lungi, având patru degete la mâna dreaptă ridicată în sus şi un scafandru autonom, sub astronavă fiind săpat simbolul soarelui.

Apoi lumina se irizează şi capitelul revine la amorfismul lui obişnuit, piatra cu porozităţi emanând o dogoare uscată, mirosind a vreme.

— Este destul, spune skipperul, încercând să se smulgă magmei nebuloase, plină de nebunia ipotezelor fantastice care plecând de la acele *grafitti* descoperite în peşterile din Lussac, însumând hărţile aeriene ale lui Piri

Rheiss, petroglifele de pe Poarta Soarelui din Tiahuanacao, ştirile despre folosirea forţelor antigravitaţionale de către egipteni şi a acumulatorilor electrici de către babilonieni, a maşinilor zburătoare din Tibet, iniţiaţii în levitaţie de la Machu Pichu şi sacrilegiile săvârşite asupra vechilor manuscrise începând cu Julius Caesar şi terminând cu invadatorii spanioli ai Americii Centrale şi de

Sud, nebunie a ipotezelor fabuloase, dincolo de istoria temă a conformismului universal şi a temerilor de celălalt adevăr, venit la noi dinaintea altor explozii nucleare;

deci, skipperul torturat de o mie de întrebări chinuitoare care se adresează originilor civilizaţiei umane şi destinului ei, strigă:

— Este destul!

De ce n-ar crede, cum cred savanţii oficiali că civilizaţia munţilor nu este altceva decât opera de erodare a vânturilor, că dispariţia navelor şi aeronavelor din Triunghiul Morţii este cu totul întâmplătoare, că templul şi palatul enorm de sub Sfinx nu sunt decât lucrări ale

grandomaniei faraonice şi nu un adăpost antiatomic, de ce s-ar obosi să vadă spectacolul lumii altfel decât este el comentat din aproape în aproape de la comuna primitivă la sclavagism şi aşa mai departe?

— Este destul!

Cu atât mai mult cu cât de la Disco-bar trei sincope tamburinate furibund sparg lumina diafană a agorei, gonindu-ne pe bulevardul Ippokratous, arteră comercială sobră cu magazine elegante, scumpe etalând tehnică de ultimă oră.

Desigur am ratat ocazia să vedem celebra – în antichitate – mătase de Kos – fluidă şi transparentă, imaterială, imitând lumina lăsată în agoara. Iar pe Artemissia, văduva lui Mausolus, skipperul este sigur că o va întâlni la capătul dinspre mare al molului, acolo de unde se văd luminile din Hallicarnas, cetatea-port de la care a pornit toată povestea cu rhodosienii, Hallicarnasul lui Herodot, actualul Bodrum, marele centru de iahting al Turciei moderne. O va întâlni la fabuloasa oră o când astrele îi vor fi favorabile, Kos stând sub semnul lui Aldebaran, steaua înţelepciunii. Atunci trebuie consultat inelarul stângii, degetul lui Apollo. Desigur îl voi supăra pe Pico de la Mirandola şi voi contrazice *Tractato contro* îi *astrologi*, netemându-mă că voi fi otrăvit de astronomii savanţi ai contemporaneităţii pentru că admit şi astrologia pe lângă astronomie. Pico nu i-a admis pe astrologi, plătind cu viaţa această intransigenţă. Atmosfera este de plumb lichid. Virăm spre vest pe Meropides. Prăvălia domină universul citadin. Prăvălia pentru insulari. N-am descoperit încă prăvăliile pentru turişti. Ţinând spre vest ajungem în squarurile umbrite de platani străvechi, squaruri de la care încep vilele pitite în grădini cu portocali şi măslini Dublăm terminalul lui „Olympic Air”, societatea greacă de aviaţie beneficiind de toate deliciile umbrei, scăldaţi în arome de mirt şi răşină, investigăm urmele lăsate în insulă de civilizaţia romană: „Casa romană”, mozaicul roman, apoi vechiul Odeon, Hippodromos, Gymenastirion, Nymfeon şi rămăşiţele templului lui Dionysos. A-l slăvi pe Dionysos,

aşa cum o făceau cei vechi în serbări rupestre, în danţuri şi sunete de fluier, a transforma culesul viilor şi curgerea mustului într-o feerie, iată lucruri înţelepte, iubite de skipperul-viticultor. A

da astfel de finalităţi muncii de peste an este a o înnobila, a o umple de bucurie, a o descătuşa, a-i da aripi, a o umaniza. Înseamnă a o elibera de tirania necesarului, de silnicia obligatorului, de mahmureala sculatului în zori. Înseamnă a-i transcende sensurile, legând-o de toamnă ca de un anotimp fabulos al împlinirilor. Gestul simbol, greu de înţelesuri, de care, spre paguba noastră, prea repede ne-am lăpădat, împrumutând gestul sec al calculatoarelor şi eficienţa rece a maşinilor, gest şi eficienţă golite de bucuria profundă şi caldă a înfăptuirii prin eul spiritual.

Hondele eu patru cilindri trec nefiresc şi anacronic pe sub tamarişti, stricând armonia mirtului şi a liniştii. De aici, planul oraşului, şi aşa zgârcit, nu ne mai foloseşte.

Ne lăsăm resorbiţi de labirintul calcaros al ulicioarelor cu *boutique*-uri care coboară în port. Ulicioare înguste, pavate cu piatră de râu, flancate de case vechi, cu mici curţi interioare, albul zidurilor, absoarbe lumina sticloasă îmblânzind-o suav, sunt sute şi sute de turişti, reîntâlnim blondele bronzate auriu, reîntâlnim artizanatul de duzină, vasele de lut ars şi talgerele de aramă având efigiile cunoscute din cărţile de istorie: discobolul şi aruncătorul de suliţă, pe Artemisa sau pe Hera, pe Zeus sau pe Heracles, reîntâlnim expoziţiile pictorilor din insulă, peisaje bucolice sau nopţi catifelate, o lume în afara lumii, întâlnim magazinele de pielărie fină şi de gablonţuri ieftine, de blănuri somptuoase şi de cergi din păr de capră, totul în aceeaşi sobră distincţie insulară, care contravine atât de flagrant ideii de bazar. Sunt candele vechi şi icoane vechi, hangere şi pistoale din vremea piraţilor, mătănii şi coliere, răzbate greu, într-un plan al cunoaşterii nemediate, o lume insulară specifică dacă ai răbdare să însumezi obiectele de uz zilnic, cele de îmbrăcăminte şi de cult, făcând abstracţie de puzderia produselor pentru turişti. O lume insulară foarte aproape de o întreagă epocă

istorică a Ţărilor Româneşti, o lume care, supravieţuind

Bizanţului, s-a păstrat ea însăşi prin ortodoxie, o lume în care au circulat valori spirituale dintr-un patrimoniu comun, limba greacă a jucat pe meleagurile dunărene rolul limbii latine în Occident, a fost o Renaştere sud-est europeană cu sinteze valahe specifice, Renaştere care şi-a luat elemente axiologice şi din acest spaţiu egeean. „Alexăndria” îşi are materialul faptic sub acest cer torid. Doamna

Chiajna, Petru Cercel, Mihai Viteazul au văzut insulele, au făcut chiar escale aici, uneori dramatice; iar alţii, pretendenţi la domnie sau domni de-un an ori de doi şi-au irosit aici averile, vieţile, speranţele nu de puţine ori pierind de jungherul asasinilor plătiţi de rivali sau de domnii legiuiţi sau de suzeranul atotputernic sau de cei care conduceau intrigile haremului.

Fascinat de antichitate, de echilibrul ei înţelept, de sintezele marilor culturi orientale operate atunci şi aici de geniul elen, skipperul este tentat – obicei regretabil – să nu vadă pădurea din pricina copacilor. Ceea ce-l farmecă, ceea ce-l aduce la echilibru cu sine şi cu destinul istoric este aventura existenţială a insularilor. Greci fiind, întemeind cetăţi, edificând o civilizaţie grecească specifică, o mitologie şi o lume grecească primordială, au străbătut două milenii dramatice trecând de la un imperiu la altul, fiind decimaţi, jefuiţi, oprimaţi, ca abia după 1945 să se elibereze politic şi să se regăsească pe ei înşişi în esenţa lor perenă – aceea de greci. Similitudine de destin certificând odată mai mult adevărul zicalei „apa trece, pietrele rămân”.

Intrăm în agora contemporană, hală vastă în preajma moscheii Defterdar, singuratică şi stingheră într-o lume pe care şi-a propus s-o stăpânească, plină de lubeniţe şi piersici enorme, *Cardinal Redhaven*, *Halehaven* şi *Ford* şi ceea ce este curios, dincolo de aspectul lor pictural, de pieliţa rubicondă iradiată în galben-auriu, brăzdată gros în dungi roşii-sângerii este că piersicul a fost adus în Egeea şi la noi din Extremul Orient şi că, acum, aceste soiuri care

fac deliciile pomicultorilor au fost încetăţenite din

Extremul Occident, majoritatea fiind obţinute în California. Un fapt de horticultura, aparent banal, care-i vorbeşte skipperului de gestica laborioasă şi benefică a speciei, dincolo de absurditătile „lagărelor" cum se autointitulează ridicol şi incriminatoriu superputerile zilei şi slujnicarii lor sateliţi. S-au copt şi se coc piersicile la Grădiştea.

Stela şi copiii se bucură culegându-le când se zvântă roua şi skipperul trimite un gând de bine vecinilor săi, mari fermieri şi horticultori de altă factură istorică decât cei care-şi vând produsele în agora, inginerii Ion Sutic şi

George Ceauşu, unul rector şi gospodar temeinic al Mogoşeştiului contemporan, cel care mi-a ales piersicii cu mâna lui şi m-a îndemnat să-i plantez, celălalt director al celei mai moderne staţii legumicole experimentale, cunoscutul „fitotron" de peste Argeş, de la Vidra, unde cercetătorii fac din iarnă vară şi din vară iarnă, urmărind la microscop minunile geneticii concretizate în tomate şi gogoşari, în ardei graşi şi castraveţi care concurează imaginaţia. Le trimite un gând de bine, pentru sfatul lor totdeauna oportun şi eficient, sfat care, la timpul potrivit l-a ajutat să-şi adauge blazonului militar herbul celui mai înalt ordin social: ordinul ţărănesc al lucrătorilor de pământ. Aflat în agora oraşului Kos, de pe insula lui Hyppocrate, admirând abundenţa cu care Ceres a împodobit hărnicia localnicilor, skipperul migrează pentru o clipă, acasă. Acasă însemnând hotarele Comanei şi ale Călugăreniului, ale vidrenilor şi celor din Copăceni, hotare cu memoria veacurilor neştirbită de curgerea timpului, deopotrivă însemnând faţa nouă a unor altfel de stări cum ar fi complexul de creştere industrială a porcilor condus până nu de mult de doctorul în medicină veterinară Liviu

Preda, membru corespondent a doua academii ştiinţifice, de fel din Bălgradul Transilvaniei, stabilit în susul apei care-mi udă grădina, şcolit prin lumea largă, consultat de lumea largă. Skipperul se-ntoarce cu gândul acasă, asta însemnând acel ţinut fabulos dintre Neajlov şi

Argeş unde-şi lasă urmele alţi scriitori-călători cum sunt Ioana

Postelnicu, Ana Blandiana cu blândul ei soţ Piomulus Rusan, Gelu Naum, Toma George Maiorescu şi Ion Meiţoiu iubitor al Septentrionului, ţărani ca şi mine. Acasă însemnând o altfel de lume, smulsă din inerţii, încercând o formulă comunitară şi umanistă pe rezultantele căreia skipperul a întâlnit solidaritatea care i-a permis să-şi îndeplinească visele. Acasă neînsemnând numai un loc geografic de un lirism profund şi inconfundabil, cât mai ales un areal spiritual de o tandreţe nesfârşită şi unică în duioşia ei suavă şi gravă.

Acasă.

Adică la matcă. Adică la dulcele grai al mamei. Doctorului Preda, după ce i s-au arătat castele fabuloase şi văi mirifice, cetăţi ale ştiinţei şi laboratoare de ultimă oră, i s-a propus, aiurea, un directorat, o catedră, un titlu.

— „Dacă-mi daţi Carpaţii şi Dunărea, rămân” a spus fermierul de pe Argeş în sus.

Seara stăm la taifas, acasă, sub păr, ascultăm privighetorile şi povestim de-ale noastre.

Acasă.

Pământul Kosului rodeşte piersici californiene, la fel de pline de lumină ca piersicile californiene rodite în lunca

Argeşului.

Este timpul să ne retragem sub platanul lui Hyppocrate. Altfel riscăm să devenim sentimentali. Platanul se află într-o piaţetă în terase, mărginită de ulicioare strâmte, accesul este în pantă, ori pe scări care conduc la pasarela fortăreţei ioaniţilor unde este adăpostit muzeul arheologic.

Pe această pasarelă câţiva tineri, poate studenţi, vând obiecte din pământ ars imitând statuetele strămoşilor şi fluierele acelea arhaice în formă de scoică, la care cântă cu aplicaţie fără să facă niciun gest de chemare spre eventualul cumpărător. Melodia este stranie, pastorală în esenţă, simplă şi dacă este ascultată atent are ceva dionysiac, un îndemn la hârjoană şi veselie.

Un paşă turc a zidit lângă platanul lui Hyppocrate o fântână, astăzi în uitare. O operă de artă în faianţa suavă şi-n ciubucării săpate în piatră. Platanul căzut, ros de veacuri, de senectute şi meditaţie este sprijinit pe o schelă nearătoasă, măreţia de odinioară s-a scofâlcit, este mai mult un simbol care cocârjat de bătrâneţe ajunsă decrepitudine, îndeamnă la reflexie şi modestie.

Memento, homo, quia pulvis es et in pulverem reverteris.

De fapt, prezenţa faianţei orientale care plachează fântâna îl aduce aproape pe Omar Khayyam cu ale lui catrene străbătute de frumuseţea zădărniciei, multe din ele atât de dionisiece. Nu ştiu prin ce asociaţie de stări interioare recit pentru uzul skipperului:

„*Abia şoptind argila spunea olarului care-o frământa*:

Gândeşte-te c-am fost odată ca tine… Nu mă brutaliza!”

Este sub platan o linişte plină de împăcare filtrată prin umbra luminescentă la adăpostul căreia s-au mutat portretiştii de pe esplanadă şi modelele lor. Dacă se detaşează de clipă şi reverie, skipperul îşi dă seama că de fapt aventura pe care o trăieşte este aventura luminii, împletită curios cu alte date imateriale cum ar fi atmosfera şi gustul istoriei, aroma Orientului fatalist şi senzual, un fior ascuns de voluptate carnală mereu gata să se sublimeze într-una spirituală, melancolia izvorâtă din conştiinţa trecerii. Se reprimă starea de imponderabilitate. Se constată puritatea modelelor, fete nordice desenate cu fineţe şi gingăşie. De ce mi-am refuzat mereu Nordul? De tinde chemarea şi fascinaţia Sudului? De ce, mereu şi mereu, drumurile mele întâlnesc semnele pe care le-au lăsat superputerile perindate prin lume ca un blestem al istoriei, pe care specia şi-l născoceşte singură, spre propria ei nenorocire? De ce, mereu şi mereu întâlnesc închisoarea, silnicia, lanţul ca semne şi însemne ale puterii şi de ce mereu ne referim la aventura puterii şi atât de rar la aventura cunoaşterii? Skipperul nu are nimic din fatalismul lui Khayyam:

„Ce slab e omul şi ce crâncen e destinul!”

mai curând necruţarea lui Saadi o iubeşte:

„*Nu-i da duşmanului tău răgaz*

Are sâncoarde, *săgetează-l azi*! „aşa că se rupe de vraja ţesută sub platanul lui Hyppocrate de acei portretişti care caută cu ochii mijiţi să descifreze taina ascunsă în ochii nordicelor, apreciind lucid – comedia tristă jucată de Putere, ori superputere pe insula Kos. Darius şi imperiul persan, Alexandru şi imperiul său, Imeperiul roman, Imperiul bizantin. Unde? Când? Puterea Ioaniţilor. Imperiul otoman. Italia fascistă! Veacuri după veacuri. Decenii după decenii. O singură şi eternă realitate.

Kps! Restul? Pulbere! Asta înnobilează. Şi dă un sentiment acut de demnitate şi optimism. Aşa că ne întoarcem la *Hai-Hui2* să ne alimentăm optimismul ca câte o sticlă de Borsec.

Restul escalei la Kos, adică de la orele 18 la 24 se fragmentează în patru secvenţe distincte… Lumina ce se filtrează prin coroana pinilor maritimi, o lumină ciudată, brună-verzuie, rarefiată, cu tente roşcate care pluteşte în văluri diafane din ce în ce mai opace spre rădăcina pinilor. Ierburi aspre acoperă petecul de pământ dintre pasarelă spre fortăreaţă şi scările care coboară la platanul lui Hyppocrate. Se aud valurile spălând plaja. O rază blond-aurie cade pe umerii bronzaţi. Fata doarme adânc, un somn fără nicio teamă, netulburat de superstiţii şi fluierul poliţaiului, neînghesuit de conformisme şi prejudecăţi, nicio plăcuţă cu „Interzis” nu se insinuează între ea

şi vis. Probabil este o frumuseţe modernă perfectă. Un trup elastic, suplu, aproape gol, poartă un slip din piele, ştnii mici îi sunt abia acoperiţi de un *soutien-gorge*, îşi ţine mâna dreaptă sub cap, stânga abandonată pe *tatami*, coapse lungi, gambe fine, pletele blond-şaten îi curg până la mijlocul subţire, sprâncene arcuite viguros, pleoape grele, ochii uşor migdalaţi. La câţiva paşi, înveliţi în sacii de dormit, horăie paşnic, câţiva hermafrodiţi părăşi. Somnul frumuseţii moderne este fără spectatori.

Aproape că-mi este ruşine de privirea care-a

descoperit-o.

Nicăieri o aluzie măcar la privirea călugărului care-a găsit-o pe Angelica adormită în tabloul lui Rubens. Corpul perfect este plin de candoare juvenilă. Fata doarme în părculeţ, ca în odaia ei de adolescenţă. Aude prin somn murmurul frunzelor de palmieri cutreierate de briză. Este un somn al fărăgrijii, al bucuriei de a fi întâlnit Sudul, neprefăcut. Lumina străvezie o cufundă în magie. O fată din lumea largă doarme somn netulburat de superstiţii în părculeţul vegheat de pini şi palmieri. Orice clipă de întârziere, ar fi o profanare.

...Secundul s-a dus să exploreze oraşul pe cont propriu. Skipperul s-a instalat în cockpit de unde asistă la spectacolul care se dă pe *front de mer*. A fost o pauză în care turiştii şi localnicii au dispărut. Au dispărut Hondele şi bicicliştii aceia zeloşi circulând în cârduri. Iahturile somptuoase se însufleţesc la ora ceaiului când apar din cabine armatorii şi soţiile acestora îmbrăcate în lungi rochii lejere. Cockpiturile devin saloane de primire. Iâhtul din

Bahamas are pus la post, chiar la pontilul punţii rabata –, bile care-l leagă de cheu, un mic semn ca de circulaţie rutieră, un cerc alb tivit cu roşu, tăiat de o diagonală roşie, deci, de interdicţie, iar în cele două semicercuri sunt desenate obiectele interdicţiei, un pantof de bărbat şi altul de femeie. În mod demonstrativ, pe cheu, la capătul punţii mobile, sunt înşirate încălţările oaspeţilor. Cum la *Hai-Hui2*

secundul lipseşte şi cu el întregul echipaj, cum şeful ospătar a rămas la Tomis ca necorespunzător la dosar, cum

Xenia s-a bosumflat şi s-a retras în buduarul ei dând drumul ostentativ la o intermediabilă bandă cu muzică orientală, skipperul este condamnat să nu-şi respecte *five-o*

clockul cu toate că s-a pus la ţinută albă de bord. Şi aici se pare că, dintr-un arhaism proletcultist, am nimicit gesturi care dădeau cotidianului farmec, gust şi pitoresc, înlocuind momentele de respiro cu sarsanaua purtată

ostentativ sau cu tablele bătute sonor sub pomii din faţa blocurilor. Iată că se reînsufleţeşte cheul. Cei care de dimineaţă pedalau sârguincios în costumaţie lejeră şi aproximativă, naturistele cu sânii goi, amatorii de delta-planorism, nauto-scuterism, îmbrăcaţi civilizat, ele în rochii uşoare de in ei în alb, îşi fac promenada de seară şi invadează mesele locantelor care au cucerit toată esplanada.

Apare şi misteriosul echipaj al iahtului-charter din tribord

— O doamnă sportivă, tunsă băieţeşte, flancată de doi adolescenţi care duc plasele cu târguieli. Ne salutăm ceremonios. Băieţii sunt taciturni şi mama le repartizează sarcini la bord care se execută rapid: căratul canistrelor cu apă pentru umplerea rezervoarelor, spălatul punţii, aranjatul interiorului. Doamna este curioasă şi facem schimb de informaţii: ei toţi trei ştiu aproximativ engleza, skipperul încearcă un esperanto româno-italo-francezo-german. Apare şi *pater jennilias*, cu profesiunea de vacanţă skipper de croazieră care se cocoşează sub greutatea canistrelor, apoi când plinurile sunt făcute trecem la schimbarea instrumentelor de ratificare a bunei vecinătăţi. Familia este una germană, din Germania Federală, domnul este foarte curios să afle amănunte despre skipper; dar foarte puţin generos cu amănuntele despre sine. Desigur se miră şi mirările sale sunt succesive şi la nivele variate ale interesului. Nu ştie că românii au acces la marea liberă. (Aici skipperul mustăceşte, ştie el ce ştie, dar ce ştie se rezolvă cu cei în drept). Nu ştia că românii au iahturi. El nu are iaht, a venit cu avionul la Atena, a închiriat un iaht şi de la Pireu prin Cyclade a navigat în Rhodos, din Kos întorcându-se la Pireu. Iahtingul charter este mai avantajos decât iahtingul pe cont propriu. Iau avionul până-n Martinica sau Polinezia franceză, sau în oricare port francez sau italian sau spaniol, acolo găsesc un iaht de închiriat, facem un program de 20 de zile, din nou avionul. Şi… acasă la treburile curente.

Se înserează abia simţit. Apare secundul care reanimă discuţia cu engleza lui mult mai fluentă decât a echipajului vecin. Skipperul simte mirările neexprimate ale celui din tribord.

— Cum navigaţi? întreabă cel din tribord şi skipperul înţelege că omul vrea să-şi dea seama de gradul de rafinament al tehnicii de la bord.

— Reeditǎm metodele lui Columb. Oricine poate naviga folosind aparaturǎ de ultimǎ orǎ. Înţelegem sǎ facem iahting adevǎrat, marinǎrie adevǎratǎ.

— Puiu, aratǎ-i domnului cronometrul nostru de bord!

Puiu înţelege şi, ceremonios, scoate în cockpit bătrânul ceas deşteptător cu carcasă prăzulie care de 12 ani îl scoală pe Horia şi-l trimite la şcoală, sunând ora deşteptării din trâmbiţele Apocalipsului. Haz. Cine-a spus că germanii n-au umor? Haz mare. Bătrânul a ruginit, aerul salin nu-i prieşte, ticăitul lui a devenit astmatic şi-i explicăm, vecinului marele nostru avantaj faţă de ceasul folosit de Slocum: al nostru are atât minutarul cât şi orarul, pe când al lui Slocum nu avea decât indicatorul orar. Pe urmă, al nostru funcţionează de bunăvoie, fără să fim obligaţi să-l fierbem în ulei cum a făcut-o Slocum cu al lui.

— Dar compasul?

Aici suntem imbatabili. Puiu descoperă celebra busolă

Askania-Veb, compas de goeletă din vremea de aur a velierelor, darul comandantului Deboveanu, desigur cam mare pentru un iaht atât de mic, dar, oricum, piesă de muzeu. Vecinul înţelege şi confirmă că între iahtmanii care folosesc ultratehnica şi noi este o deosebire calitativă, net în favoarea noastră.

Epuizând curiozităţile succesive ale vecinului care, chiar după ce i se dă cartea de vizită îşi păstrează anonimatul şi ocoleşte întrebările asupra stării sale sociale, Puiu dă lovitura de graţie scoţând de la cambuză un Murfatlar de zile mari. Omul nostru se miră îndelung

cercetând eticheta fastuoasă scrisă cu caractere quasi-gotice. Şirul de mirări explodează odată cu deschiderea sticlei. Regretăm că nu avem la bord paharele de cristal cu picior înalt în care se cuvine să se bea, în reculegere, un asemenea vin dumnezeiesc. Iată cum skipperul aduce în lumea vinurilor dulci, elogiul vinului de Murfatlar, zeu al zeilor, băut nemernic în acea seară înmiresmată din banale pahare de sticlă, fără ca asta să scadă cu ceva entuziasmul grav al familiei germane uluită de faptul de necrezut că într-o ţară din estul Europei, despre care, există idei vădit preconcepute, unele de nuanţă politică, altele de nuanţă istorică, altele izvorâte dintr-o informare sărăcăcioasă şi altele din necunoaştere, într-o asemenea ţară pot exista asemenea vinuri. Skipperul i-a suspectat întotdeauna pe poeţi de un entuziasm excesiv când a fost vorba să cânte binefacerile vinului, cu toate că el însuşi este un bun producător de vin şi un oenolog care subscrie la ideea că produsele lui contribuie într-o bună măsură la înfrumuseţarea vieţii terestre. Îl fascinează muncile pregătitoare ale recoltei, urmăreşte lucrările miraculoase ale soarelui în bobul de strugure, când culege via curtea răsună de glasul inegalabil al Mariei Tănase, glas fără de care nu se poate concepe întreaga alchimie a trecerii bobului în must şi a mustului în tulburel. Subscrie la toate aprecierile vinului făcute de-a lungul veacurilor de la Homer la Păstorel, subliniind că aforismele şi versurile închinate vinului sunt în lumea egeeană protocronice şi că, oricum, la daci măsurile drastice ale lui Burebista vizând stârpirea viţei de vie au fost puţintel exagerate şi n-au putut avea caracter de permanenţă, atât dulcile coline ale dealurilor noastre, cât şi predispoziţia poetică a poporului nostru cerând cu necesitate podgoria şi produsele ei.

Deci, să revenim în cockpitul lui *Hai-Hui* 2 în seara zilei de vineri 2 august 1985, portul Kos, nu departe de platanul lui Hyppocrate. Briza care-i dezmiardă frunzele resemnate mângâind şi mâinile noastre care ţin paharele cu vinul chihlimbariu, trezeşte din uitare glasul Maestrului: „vinul este lucrul cel mai potrivit omului dacă,

în stare de sănătate ca şi în caz de boală este administrat la timpul şi la locul potrivit, în măsură justă, după constituţia individului”.

Cum cel mai mare medic al antichităţii nu poate fi contrazis de către nişte profani în perfectă stare de sănătate, cum înserarea blândă şi înmiresmată s-a transformat într-o noapte catifelată din care izvorăsc estompat melodii pline de armonie, validând timpul degustării, cum apa golfului se umple de umbre misterioase, cum catargele legănătoare, bastioanele fortăreţei, palmierii şi cerul înstelat fixează locul degustării ca pe unul plin de farmec şi poezie, toate deziderateleele cerute de Hyppocrate fiind prezente, gabaritul echipajului reclamând cel puţin o sticlă pe rol de echipaj, ritualul recules al întâlnirii cu Murfatlarul se continuă într-o stare spirituală anacreontică, aducând în conştiinţa skipperului frânturi din lecturi mai vechi în care se omagiau calităţile acestei licori. Asta fără să scape din vedere că invitaţii, probabil cunoscători ai vinului de Rhin, manifestă un entuziasm absolut latin pentru vinul de Murfatlar şi că, acest entuziasm trece peste prejudecăţi şi rezerve făcându-i expansivi şi comunicativi până la a invita echipajul gazdă la o locantă unde să cineze. Invitaţia este făcută sub privirea sever-reprobativă a skipperului miliardar, ori poate numai milionar, de pe iahtul din babord care urmăreşte de la înălţimea punţii lui activitatea dionisiacă a compatrioţilor săi. Invitaţia „charterilor” este refuzată politicos de cei de pe

Hai-Hui 2 din motive de echilibru. Neputând oferi o masă în careul iahtului blocat de ţâfnele Xeniei, sau o altă masă pe sistem de reciprocitate la o altă locantă, tot din pricina acelei afurisite de căpitănese capabilă să işte un scandal public şi să scoată ochii eventualelor dansatoare, ne abţinem, nu fără să oferim „charterilor”, pentru uz propriu, o sticlă din aceeaşi băutură divină.

Gestul este primit cu încântare şi prin reciprocitate se primeşte ila *Hai-Hui* 2 o sticlă de rachiu grecesc. De fapt skipperul a manevrat astfel încât să nu angajeze

echipajul într-o seară familială, din două motive: unul pricinuit de primirea la bord a emisarului barurilor „Veghera” şi

„Club Kailua” şi al doilea datorat întâlnirii cu Artemissia, întâlnire care trebuia să aibă loc la capătul dinspre larg a molului, la ora O.

…Emisarul celor două baruri se prezentase la prova cu puţin înainte de sosirea familiei germane. Vorbea fluent engleza, germana şi franceza, era tinerel, politicos şi ştia să prezinte în culori atrăgătoare atmosfera, programul şi plăcerile oferite de barurile respective, înmânându-i skipperului două cărţi de vizită ale acelor respectabile. instituţii pe care scrisese cu pixul: *2 persons free entrance*, ceea ce însemna că nu vom plăti intrarea, gazdele oferindu-şi plăcerea să recupereze această înlesnire pe nota de plată a consumaţiei scontate.

Cum ţinuta străzii este destul de lejeră, inventariind garderoba, optăm pentru redingota albă tăiată după modelul comandanţilor de chipere ai veacului trecut, atât *dinerul* cât şi ţinuta de seară părându-ni-se prea pretenţioase.

— Să începem cu „Veghera” propune skipperul.

Echipajul fiind de acord în unanimitate se cheamă un taximetru care ne depune în strada Zouroudi 5 unde, în faţa intrării suntem întâmpinaţi de un portar aferat cu discreţie şi distincţie. Este o intrare mascată între oleandrii înfloriţi, pe crenguţele cărora pulsează licurici electrici multicolori. Este apoi o pergolă de glicine din care în dreapta şi în stânga se fac mici alveole vegetale, scoici tapisate cu o ţesătură vegetală densă şi cărnoasă din care răsar flori cu petale roz, senzuale şi parfumate. Mesele sunt doar pretext pentru a scoate în evidenţă confortul canapelelor adânci, învăluite în lumina discretă, albăstrie, emanând de la o sursă misterioasă, disimulată în tapiseria vegetală. Arome stranii de terebint şi pelin, de mirt şi tămâie, de santal şi orhidee vin în valuri succesive stratificându-se sub pergolă, alcătuind un *habitus*, o prezenţă răscolitoare, voluptuoasă în sine, excitantă şi

senzuală.

— Aici ne despărţim, şopteşte skipperul, când pe fondul unei melodii tânguioase apar două hetaire drapate în hematioane străvezii.

Skipperul tocmai recepţionase o radiogramă de la omul său de afaceri prin care-i vestea încheierea unor contracte suculente cu câteva mari case de editură şi primirea drepturilor de la o casă de filme şi un teatru al cărui afiş fusese ţinut o stagiune întreagă de una din piesele lui istorice. Dacă adaugă cota-parte din beneficiile realizate de întreprinderea poligrafică la care este acţionar, veniturile pe luna trecută anunţate de omul său de afaceri îi permit această evadare, fără niciun pericol pentru restul croazierei. Hetaira este brunetă, fibroasă, cu tenul măsliniu înaltă, cu sânii împungând impetuos *hemationul* transparent. Are ochii migdalaţi, pleoapele grele date cu o pastă albăstruie, punând în valoare ochii verzi, de felină vorace.

— Să desfac o conservă, ori mâncăm doar un sandviş, se insinuează de undeva din alveola cuşetei, glasul discret al secundului. Merită să deschid o sticlă de Borsec.

— Pe toţi sfinţii părinţi din insule, mormăie skipperul, privind vârful catargului care penelează dulce cerul înstelat.

Artemissia nu respectă nicio convenţie. Chestiunea cu întâlnirea de la ora O, la capătul dinspre mare al molului, de unde se văd luminile Haliicarnasului, poveşti sentimentale! Este grăbită, nu-l caută pe skipper, o caută pe Xenia, asta umflă, pipota autocratului, gata, gata să-şi iasă din maniere şi să le arunce la puţul ancorei. Artemissia nu are nimic comun cu ideea preconceptă a skipperului despre statura şi chipul ei, despre valul de intimitate senzuală pe care l-ar fi emanat. Probabil că a trecut golful pe un nauto-scuter, este durdulie, energică, tunsă scurt şi în pofida gesturilor sportive, sau dincolo de gesturile sportive, ochiul exersat al skipperului desluşeşte femeia.

Artemissia domină scena. Îşi reia povestea pe un ton

neutru, de salon, cu o discreţie perfectă. Istoria ştie că a fost femeia unui singur bărbat, a lui Mausolus. Se pare că Mausolus a murit otrăvit de un rival care voia să dea o dublă lovitură: să-i ia tronul şi văduva. Pe acela l-a crucificat. Lui Mausolus i-a ridicat un monument funerar demn de zei. De altfel, de la acest monument s-a încetăţenit denumirea de mausoleu, lucru care-i dă oarecare satisfacţie perpetuând pretutindeni amintirea soţului amant. Prostănacii din Rhodos au crezut că rămânând văduvă, a venit momentul să lichideze concurenţa Hallicarnasului. Se ştie cum au mobilizat întreaga flotă şi cum, într-o noapte fără lună, au aruncat ancorele la o jumătate de stadiu de ţărm. Ea fusese însă informată şi dăduse ordin celor din Hallicamas, ca în zori, să împodobească zidurile, să sune din trâmbiţe, şi să aplaude debarcarea rodosienilor, deschizându-le porţile. Scosese un comando pe care şi-l pusese sub ordin, mascându-l într-o grotă săpată de valuri în ţărmul stâncos. Scenariul s-a reluat fidel. Ro

dosienii fericiţi că nu trebuie să dea tribut de sânge au tras corăbiile la uscat, au debarcat şi cântând s-au dus cu toţii spre Hallicarnas. Grupele de comando au pus stăpânire pe nave (femeile pregătiseră din vreme sute de coroane de flori care au fost ambarcate), Artemissia a trecut la pupa navei-amiral şi flota s-a întors în Rhodos, dar cu alte echipaje. Văzându-şi navele acoperite de flori care certificau victoria deplină asupra Hallicarnasului, insularii rămaşi la partea sedentară, cei scutiţi de armată, soldaţii neinstruiţi şi alţi „învârtiţi”, au desferecat intrarea în port

(skipperul uită s-o întrebe dacă asta s-a întâmplat înainte sau după prăbuşirea Colosului) primind flota victorioasă în aclamaţii şi imnuri deslavă* Artemissia a debarcat în fruntea comandourilor, a dat morţii pe iniţiatorii invaziei în

Casia, ţara ei, apoi; a ridicat o statuie care-o glorifica pe ea, pe Artemissia. Femeia râde de rodesâeni, spunându-i

Xeniei că, din respect sacru pentru statui, dintr-o idee preconceptă, n-a dărâmat-o pe cea ridicată s-o sfideze, înconjurând-o însă de clădiri înalte, spre a nu mai fi văzută. Cele două sporovăiesc, apoi apar nereidele, se aud sunete ascuţite de n-ai, undeva pe aproape se petrece şi când iese pe punte, skipperul nu întâlneşte decât noaptea catifelată, cerul înstelat, palmierii şi catargele filigranate.

Pe banca de pe esplanadă, înfofolită în sacul matlasăt, doarme netulburată o fată blondă.

Meltemi avertizează!

Sâmbătă, 3 august echipajul eliberat de dileme şi angoase este la posturi încă de la ora 5, când numai bărcile de pescuit şi micile pescadoare se întorc din larg.

Pe restul iahturilor e linişte deplină. Se trăieşte intens o emoţie adâncă, tulburătoare. Amândoi visasem Rhodosul. De ani. Poate dintotdeauna. Dacă acest avanpost al

Rhodosului, Kosul, este un colţ paradiziac al Dodekanissei, ce trebuie să fie insula fermecată cu fortăreaţa ei celebră, cu peisajul mirific şi cu legendele care-o leagă de trei continente!?

Se aude marea.

Un şopot dezmierdător, o chemare dulce plină de melancolie şi nostalgie.

Văzută şi pregătită la hartă, ultima etapă a croazierei este una obişnuită, care nu pune probleme deosebite.

Adică 65 de mile marine estimate a fi parcurse în 22 de oră, drum secţionat în câteva tronsoane distincte mai apropiate de turismul nautic decât de navigaţia de larg.

Cum ar fi dublarea insulei Kos până la capul Agios Fokas, traversarea golfului Kos spre sud până: la capătul vestic al sălbaticei peninsule Reşadiye, punte muntoasă trimisă în Egeea de Asia Minor, de aici o traversadă scurtă până în sudul grupului de insule Nimos, Simi, Trâmbelo, de unde, pe un drum adevărat de 16°, după numai

18 mile marine trebuia să dublăm cap Molinos şi să intrăm în portul Rhodos. Starea morală a echipajului este

excelentă în pofida câtorva date materiale care îndeamnă la precauţie şi prevedere. Bugetul iahtului nu permite niciun fel de cheltuieli în afara celor strict şi elementar necesare. Orice avarie nu poate fi remediată decât cu mijloacele bordului. Se exclud accidentările echipajului, necesitatea de a recurge la servicii plătite. Turismul nautic este excelent organizat în insule, iahturile se bucură de facilităţi începând cu apa la chei, mai greu este cu combustibilul, dar cum nu este cazul, menajând velele îmbătrânite şi hărtănite în cei 9 ani de când suportă capriciile vânturilor şi ale furtunilor, sperăm ca mâine în zori să zărim spinarea înaltă a Rhodosului.

Ca să nu tulburăm somnul celor de pe iahturi, Puiu molează proza şi se trage pe ancoră până când o briză uşoară ne scoate din port numai cu velele. Aceste manevre de acostare sau plecare de la cheu cu velele constituie. una din mândriile echipajului de la *Hai-Hui* 2. La ora 6.50 ieşim din port şi ţinem Estul împinşi de briza din N-N.V. care abia adie cu 2 m/s. Se intră în rutina carturilor de 2 ore, nu fără să se «remarce că navigăra într-un spaţiu dominat de veliere, lucru care dă mării un pitoresc inedit, restituindu-i o parte din istorie.

Practic skipperul este la eche şi secundul la cuşetă.

Hai-Hui 2 pluteşte pe o mare de smalţ albastru, cerul cade biblic peste lumea stranie care ni se descoperă într-o linişte serafică, cer, pământuri şi mare deopotrivă îndeamnă la reculegere şi meditaţie, explicând câteva dominante ale spiritualităţii acestui ţinut paradiziac. Şi nu numai atât. Skipperul îşi dă seama că locurile posedă haruri misterioase, iniţiatice. Senzori pe care nu şi i-a cunoscut, bruiaţi de decibeli şi stresul cotidian, de mitocănie şi devălmăşia gregară în care datul din coate şi

Călcatul pe bătături ţin loc de valoare, recepţionează semnale emanate de timp, de acel timp absolut care-a născut profeţii şi poeţii. Nordul este închis de peninsula

Bodrum: stâncă roşie, canioane sălbatice, deasupra cerului alburiu, pe mare câteva pânze albe. În babord insula Karaada. Stâncă sinilie ţâşnită din ape. Se percepe

starea subtilă, elegiacă, de infinit, de resorbţie în univers. Skipperului îi scapă cuvintele în care să fixeze sentimentul resorbţiei. De altfel simte cum aerul salin a ruginit cuvintele. Acestea se prezintă la raport umile, vădit atinse de criza economică mondială, filoxerate de sărăcia lozincardă, deliberate de evaziunea sensurilor, de lipsa de concordanţă dintre grandilocvenţa megalomană şi realitatea pauperă, sărăcindu-l pe omul de la eche care-şi face un rechizitoriu aspru. Nu cumva skipperul a căzut în mreaja şoarecilor de bibliotecă, sau a intelectualilor pedanţi, nu cumva a început să intoxice percepţia nemijlocită, pură, încărcată de candoare, aşezând între realitate şi cititor un fel de ins uscat, doct, cu ochelari, mirosind a naftalină şi acid fenic, capabil să transforme un amurg într-o analiză a spectrului solar şi o adiere de vânt într-o hartă sinoptică? Nu cumva skipperul a căzut în meteahna altor călători care jertfesc valorile sensibile ale imediatului pe altarul snob al unei culturi de ghid turistic?!

Dilema este calcinată de soarele care-l purifică pe skipper, punându-i la treabă sistemul sudoripar până la limita lichefierii. O navă de pasageri pe hidroglisoare ne dublează din pupa. Iahturi de toate mărimile apar dincolo de cap *Agios Fokas*. La ora 7.55 o rafală de vânt urcă la 8 noduri. Între 9 şi 9.40 plutim în derivă, punându-ne prosoape umede pe umeri. Căldura s-a transformat într-un fel de cuptor placat cu oglinzi lichide care focalizează razele solare, deturnându-le din nou în atmosferă şi golful Kos ne ţine o nouă lecţie de navigaţie şi de execuţie a unei croaziere în Dodecanez.

Întâi de toate trebuia să avem combustibil, ca punând motorul să ieşim din zona ecranată de vârful Kefala şi înălţimile de pe insulă. Deci o jumătate de oră de motor ne-ar fi scos în apele litorale ale peninsulei Reşadiye vălurite uşor de briză. Secundul ramează cu… cangea, skipperul godilează cu cârma, *Hai-Hui* 2 face ce ştie el şi toţi trei râvnim sălbatic la cureaua aceea de mare vânturată de briză. Orice aluzie la pornirea motorului este ucisă din faşă. Skipperul n-are niciun chef să rămână fără motor în

gura Dardanelelor şi să aştepte salvarea de la un remorcaj ipotetic. Aşa că echipajul se coace la propriu, afişând mutre satistite, prelungi. Cablurile se câştigă prin vigoarea bicepşilor, actualizând fără dulcegării romanţioase viaţa de pe triremele Artemissiei. Se notează în Caietul de cart că înălţimile insulei Kos ecranează marea până la 5 Mm în largul strâmtorii şi, (pentru a cita oară?!) se afirmă necesitatea unui motoraş

Diesel *îmbord*, nu fără a se veghe a canistrele de benzină rânduite ostăşeşte în magazia pupa, peste care secundul aşterne cearşaful de protecţie termică umezit în mare.

Ca să-şi găsească merite, echipajul se felicită pentru ideea de a fi piturat iahtul în alb şi a-l fi făcut astfel locuibil pe această căldură de iad.

Se demonstrează (şi se va demonstra până la evidenţa care precede catastrofa) că skipperul trebuie să-şi aplice sieşi, cu o rigoare absolută, toate sfaturile pe care le dă altora şi că nu este suficient să fi scris capitolul de navigaţie din cartea *Croaziera cu vele*, ca această croazieră să se desfăşoare de la sine, conform cărţii. Acolo se analizează pe baza experienţei proprii şi a măsurătorilor făcute de specialişti, modul în care relieful, conturul şi formele uscatului deviază, accelerează sau ecranează vânturile din interior. Neputând să parcurgă insula măcar cu bicicleta, echipajul este dornic s-o investigheze dublând-o la câteva cabluri. Pasiunea turistică conduce iahtul în zona ecranată, de aci necesitatea motorului şi în lipsă de combustibil, intervenţia ridicolă a bicepşilor. La

9.40 ne prinde o adiere care ne scoate din zona ecranată a insulei Kos. Dublăm cap *Agios Fokas* sub care există un complex balneo-hotelier acoperit cu olane roşii, încercând să speculăm, cu destul folos, curentul de aer scăpat prin şaua dintre vârfurile Kefala şi Diekos. Pe Kos, peisaj arid. Coasta de est pare pustie. Localităţile se află mai spre sud, iar cele mai dese sunt aşezate pe coasta vestică. Dublăm Horos Therma, şi cu 4 noduri pe loch traversăm golful până la 2 cabluri de cap Tekir, una din

extremele stâncoase ale peninsulei Reşadyie. Acelaşi peisaj straniu, selenar. Faleză verticală din stâncă brun-roşcată, sfredelită de zeci de canioane, existând parcă în afara timpului, neatinsă de mâna omului, pustie dacă n-ar fi păsările de mare, precedată de stânci enorme spălate de valuri, dominată de o încremenire minerală care pietrifică cerul, transformând lumina în lavă incandescentă… Brusc, peisajul selenar se populează cu iahturile care dublează cap Kryo, aflat mai la sud. Mai ales iahturi sub pavilion turcesc, având formele binecunoscute de caic, bazându-se mai mult pe motoarele puternice decât pe vele. Ne salutăm ceremonios înregistrând mirarea celor care recunosc pavilionul nostru. Suntem primul iaht românesc care navighează în aceste ape. Cândva, dincolo de conjuncturi, de zgomotul artificial al trompetelor, de zarva unor veleitari fără acoperire în aurul faptei, trombonişti ai unor proiecte fastidioase, luate de binefăcătorii protectori drept realităţi, atunci când se va măsura la hartă cu compasul-distanţier, nu cu acutele., pompieristice din adunări, atunci *Hai-Hui* 2 îşi va găsi locul care i se cuvine în palmaresul iahtingului de croazieră. Chestiunea este doar tangentă. *Hai-Hui* 2 nu-şi organizează niciodată plecările cu detaşamente de pionieri, flori şi public, nepropunându-şi marşuri neobişnuite, cum ar fi unul pe Calea Lactee. Skipperul ştie că nefiind elastic şi dezvăluind gogomănia, birocratismul ruginit, lipsa de răspundere, stupizenia înscăunată şi fotolizată confortabil, nu face niciun serviciu echipajului şi iahtului, dar asta nu ţine de felul tulburător în care apare pe cap

Kryo farul aşezat în moţul falezei. Este un turn alb lângă care există o căsuţă la fel de albă spălată de cer, de solitudine şi de atemporal. Omul care veghează farul trebuie să fi făcut un pact cu îngerii lui Allah, dacă Allah nu este un monoman al puterii divine şi acceptă s-o împartă cu alte spirite benefice. Se întâmplă, navigând pe o mare clipocitoare, în apropierea stâncilor pitoreşti care ţâşnesc din valuri, un fel de sincronizare a stărilor psihologice, ale echipajului, un fel de uniformizare a

reacţiilor la impactul cu peisajul, sincronizare şi uniformizare datorate mai mult secundului şi lecturilor lui, modului de a-şi construi viaţa, opţiunilor lui morale, culturale, politice. Ochiul vigilent al skipperului urmăreşte de câţiva ani evoluţia fostului mus spre condiţia de secund. În toate planurile, începând cu cel familial şi terminând cu cel marinăresc. Fişa maistrului energetician

Vasile Olteanu s-a aglomerat până la condiţia de personaj.

Obsesia mării, a optimizării tehnice a iahtului, dăruirea, perseverenţa, încrederea, modul cum se integrează sacrei treimi: iaht, skipper, echipaj, însumează sute de gesturi active, sute de fapte dinamice constituite într-un releu de transmisiuni între Oradea şi Grădiştea. Se întâmplă ca musul devenit secund s-o ia razna din prea mult entuziasm, se întâmplă să comploteze pentru a obţine un plus de zestre pentru iaht, sau mai dramatic, complotează să realizăm un 11 metri capabil să înlăture toate neajunsurile şi inconforturile actuale. Atunci, la

Grădiştea tună şi fulgeră. Secundul sporeşte numărul de paratrăsnete, ca un specialist în ale electricităţii ce este, se leagă la pământ, cumulo-nimbul trece la verticală, apoi orizontul se luminează şi cei doi membri de echipaj vâslesc în tandem spre croaziera care urmează. Tvâslitul acesta este scos de sub zodia întâmplătorului şi hazardului şi adus din ce în ce mai mult sub semnul exigent a.1 profesionismului. Desigur, există şi un gând secret. Acela de a crea nucleul unui viitor echipaj de croazieră lungă, însumând pe puţin înzecitul croazierei prezente pe care skipperul a apreciat-o la 1 600 Mm, echipaj care va trebui să graviteze în jurul secundului.

Deocamdată navigăm sprinţar spre sud-sud-est demonstrându-ne că ne-am acomodat caniculei şi acestei feerice lumi egeene, că ne-am rodat şi că, oricum, suntem hotărâţi să infirmăm afirmaţiile altor skipperi, potrivit cărora echipajele în doi sunt falimentare. Cu atât mai mult cu cât nu suntem chiar străini de o asemenea opinie.

Până la 12.30 am numărat 10 iahturi care ne-au

încrucişat. La 13.35 dublăm cap Deve de unde părăsim peninsula Reşadiye, luând largul să traversăm partea extrem sud-estică a Egeei, aceea care ne desparte de Rhodos.

Se întâmplă ca obişnuitul convertit în carturi de câte două ore să fie tulburat de acest altfel de spaţiu în care navigăm. Lumina şi marea, densitatea aerului şi culoarea cerului, vizibilitatea şi pandantul ei, perspectiva, sunt altfel şi altcum. Intră într-o lucrare reciprocă suferind mutaţii stranii din zona materialului şi a percepţiei nemediate spre zonele inefabilului şi emoţionalului. Lăsăm în siaj peninsula stâncoasă având la travers tribord insula Nisiros din care vedem doar conul ascuţit al vulcanului Profiţis Ilias. În prova tribord insula Tilos, de fapt vârful Agios Ilias se conturează albăstrui fixând alt petec de stâncă din salba de insule care coboară spre

Rhodos flancându-ne de departe, dincolo de 20 mile marine. După hartă avem în prova babord insula Simi, sihastră, stâncoasă, adăpostind monastiri şi mici sate pescăreşti, apărată pe direcţia din care venim de un şir de insuliţe şi stânci, despărţită în sud de insula Trâmbelo prin strâmtoarea Seaski. Văzută la hartă insula Simi este neprietenoasă, plină de capcane viclene, înconjurată de stânci, neoferind adăpost şi impunând un plan de drum care s-o dubleze prin larg, cu atât mai mult cu cât Asia

Minor întinde spre ea o mandibulă rapace, garnisită cu colţi de piatră, cariată, sălbăticită în singurătate, sfredelită de-golfuri şi golfuleţe la rândul lor pline de insuliţe şi stânci cunoscute până şi de cartografi şi, ca atare, consemnate pe harta numărul 61 intitulată „Marea Mediterană partea de Est. De la peninsula Bodrum la golful Finike”. Hartă la scara 1: 300.000, ceea ce înseamnă un efort permanent de a mări în imaginaţie reprezentarea grafică liliputană sau a compara realitatea cu această reprezentare sintetică şi sărăcăcioasă. Constatăm, a câţa oară, că pentru a face iahting de croazieră avem nevoie de hărţi la scări mici, că avem nevoie de planuri şi că sărăcia în materie de hărţi speciale de iahting pune în pericol

navigaţia, obligând echipajul să compenseze lipsa lor printr-o confruntare permanentă a punctului estimat cu cel observat şi printr-o supraveghere atentă a zonei spre a evita ceea ce le-a scăpat din vedere cartografilor: stâncile şi insuliţele lipsă la apel pe hartă, dar înflorind spectaculos faţa mării.

La oră. 19.30. *Hai-Hui* 2 navighează sprinţar cu prova pe insuliţa Trâmbelo, având la 7 Mm în prova babord insula Simi. Skipperul se alertează de cum cercetează cerul până atunci senin. Deasupra insulelor Nisiros şi Tilos, mai mult bănuite decât văzute, şi-au făcut apariţia nori stingheri, lenticulari, coloraţi în roz diafan în vreme ce la pupa, orizontul se sufocă într-o pâclă oranj., păstoasă şi parcă murdară, o culoare putrefiată, nesănătoasă, în contrast alarmant cu luminozitatea serafică, transparenţa şi irizarea caracteristice peisajului egeean cunoscut până acum. Cel dintâi ciocan de vânt urmează la câteva minute după ce skipperul pusese punctul pe hartă notând ora:

19.30 şi lochul: 4 193 Mm, la nicio milă sud-sud-est de notaţia de pe hartă care consemnează adâncimea mării în acel punct: 384 de metri.

Este deci seara zilei de *sâmbătă 3 august* şi ciocanele de vânt se succed rapid, prinzând iahtul între peninsula

Reşadiye-insulele Simi-Rhodos-Tilos şi Nisiros, într-un petec de mare lat de 25 Mm, spaţiu suficient pentru manevră şi siguranţă. Înainte de a-l chema pe punte, Puiu reuşeşte să mai noteze în Caietul de cart că la ora 19.50

lochul totalizează 4 194, O Mm şi marea este de gradul patru.

Skipperul nu-l cunoaşte pe Meltemi. După ce secundul schimbă focul de drum cu cel de furtună, după ce ia două terţarole la randă şi iahtul poate primi furtuna fără pericol, are loc cea dintâi dezbatere interioară care-l solicită dramatic pe omul de la eche. Cu atât mai mult cu cât face eforturi să fugă din drumul unei nave de pasageri care, ieşită se pare din portul Simi, dublează insula prin sud şi pune prova pe Rhodos. Afăindu-se în drumul navelor Kos-Rhodos putând ţine iahtul numai la 190° sau pe 10°,

asta însemnând în prima variantă a ieşi la marea liberă şi a naviga spre grupul de insule care protejează

Rhodosul spre vest: Alimnia, Agios Teodoros, Khalkhia;

Iar în a doua variantă a fugi în golful Reşadiye la nord de Simi, skipperul îşi spune că varianta care-l aranjează este a treia, una de o prudenţă mediocră, într-un fel meschină, dar, se pare, cea mai sigură: aceea de a încrucişa toată noaptea în largul insulei Simi, în vântul ei, păstrând-o ca reper, ca odată cu zorii să continue drumul spre Rhodos. De ce această variantă? De ce nu o echorâre hotărâtă pe 190°, cu posibilitatea de a atinge insula visată pe lumină şi apoi a o dubla spre nord până în portul Rhodos? Skipperul nu ştie cum se manifestă Meltemi în larg, neecranat de insule. Nu ştie nici se înălţimi au valurile, nici ce forţă de izbire. Având vântul de la travers, cu iahtul greu guvernabil, cu derivă mare s-ar descurca dificil în proximitatea unei coaste necunoscute.

Toate aceste argumente sunt realităţi, dar nu de natură să confirme decizia. Decizia este luată în urma cantităţii de apă care se infiltrează perfid printre filele de sub ljnia de plutire. Acolo sub apă s-a întâmplat ceva. De cum se montează marea sau de cum creşte viteza iahtului, undeva în opera vie se produce o deplasare a filelor de stejar. Există acolo un spaţiu care a scăpat de sub controlul secundului prin care se prelinge apa de mare, obligând echipajul să scoată câteva găleţi la fiecare oră de marş. Ce s-a slăbit în structura de rezistenţă a iahtului? Când s-a slăbit, o ştim. Pe timpul furtunii de gradul

9 în Marea Neagră. Atunci s-au însumat toate solicitările produse de-a lungul anilor. Cu cât Meltemi creşte în intensitate, cu atât mai limpede are skipperul viziunea asamblărilor părţilor componente ale iahtului. Atunci, la lăsarea nopţii aceleia zgrunţuroase, opace, cutreierată bezmetic de vântul care face şarturile să ţiuie ascuţit, care face arborada să se tânguie şi încastrările să geamă, atunci când alice sărate smulse de pe crestele spumegânde ale valurilor ne biciuie nemilos obrazul,

atunci skipperul radiografiază iahtul de ia prova la pupa. Îşi dă lama abia atunci că metoda de construcţie cu coastele nelegate de chilă este un lux admis doar pentru bărcile destinate weekend-urilor pe lacuri interioare, că filele trebuie prinse de coaste şi că, mai ales în prima treime de la prova, acolo unde coca este cel mai mult solicitată, varangele trebuie să fie mai dese decât în restul ambarcaţiei. Că modalitatea de a prinde cabina de opera moartă şi punte ţine mai puţin de design şi mai mult de o tehnică specifică monolitului. Vede limpede încastrările lucrând la efort, vede" travaliul tuturor manevrelor fixe din vânt suprasolicitate de furtună şi mişcările iahtului şi mai ales „vede pontilul care transmite pe chilă efortul catargului, făcând să vibreze filele de lângă masivul de stejar. Nimic nu este mai important decât siguranţa iahtului şi a echipajului, îşi spune şi instalează barca în furtună, trimiţând secundul la culcare. I se pare că navigând în volte în vântul insulei Simi, într-un spaţiu delimitat precis de uscat şi într-un fel ocrotit de grupul de insule aşezate între iaht şi Meltemi, poate trece o noapte acceptabilă, fără ca întregul echipaj să fie la posturi. Aşa că, până în zori, schimbându-ne din două în două ceasuri patrulăm între insuliţa Marmara la sud şi

Khondros la nord, punând între noi şi uscat două mile de apă năprasnică, Este un fel de a zice că ne rotim din două în două ore. Nave de pasageri şi pescadoare apărute din furtună şi din cele mai neaşteptate direcţii ne solicită la manevră în tot lungul nopţii, transformând carturile în secvenţe de coşmar. Ştiu cu exactitatea adevărului legic că mulţi solitari pieriţi inexplicabil au fost tăiaţi de provele enorme în clipa când epuizarea i-a coborât la cuşetă pentru o jumătate de oră de somn reparator. Sau, când, ca şi noi acum, s-au dus să schimbe o velă, sau o fungă, sau o şcotă şi absorbiţi de lucrul lor, agăţaţi în hamul de siguranţă, orbiţi de vânt şi de val, n-au văzut sau au văzut prea târziu gigantul din oţel proiectat asupra bărcii lor fragile. Este jocul acesta cu descoperirea luminilor de drum ale navelor cu maşini, jocul cel mai dur şi cel mai

pasionant de la bord. Lipsind reperele luminoase, nevăzând decât conurile negre ale insuliţelor netrecute pe hartă, cum voltele pe valuri şi pe vântul acesta nemilos, posac, tăios, de o constanţă obsedantă şi halucinatorie, împiedică orientarea exactă, zorii oţelii ne găsesc derivaţi spre capătul nord-estic al insulei Simi, în gura care-o desparte de insula Nimos. Forţa vântului scăzând, cum suntem nedormiţi şi vlăguiţi, cum skipperul îşi simte raţiunea împâclită şi terrtă, cum secundul arată spectral, de parcă amândoi am fi în pragul falimentului fizic cu toate că: croaziera n-a ajuns încă la mijlocul ei, conform legii bordului potrivit căreia

„Skipperul hotărăşte”, tipul mahmur şi murat, flămând şi nu tocmai satisfăcut de numărul găleţilor de apă scoase din santină, decide să se angajeze în strâmtoarea care desparte cele două insule şi, navigând spre sud între mandibula inferioară a peninsulei Reşadiye şi insula Simi, să dubleze cap Karaburun şi ieşit în strâmtoarea Rhodos să traverseze rapid cele 14 mile de apă sărată şi să intre în portul Colosului, uitând de ironiile Artemissiei şi de comentariile ei acide la adresa rhodosienilor.

Pe mare mai ales, socoteala de-acasă nu se potriveşte cu cea din târg.

Ziua se arată clementă, hula rămasă încă ne scoate sufletul, a mai rămas şi vânt aşa că traversăm sus-numita strâmtoare fără dificultăţi, dar, căzuţi într-o zodie apăsătoare, plină de incertitudini. Sigur este că skipperul nu face niciun fel de pasiune pentru acest golf care se numeşte Karamaki. Motiv mai mult decât explicit. În tribord, insula Simi dublată de zeci de stânci, insuliţe pustii, lespezi nenorocite de piatră năpădite de alge brunverzui abia ieşind deasupra hulei scunde, apă parcelată de borne din piatră sură sau albă, hârci fosile, conuri acoperite cu grohotişuri, o pustietate de piatră şi apă verzuie, un ţinut al dezolării în care pericolele pândesc la fiecare cablu. În babord, un golf zimţat intrat adânc în mandibula pietrificată, cu abrupturi verticale, bântuită de

lumină ca de un prohod. Un sentiment straniu de părăsire de sine, de extrapolare a eului într-o altă lume neaparţinând lumii acesteia, o singurătate cosmică, ceva neîntâlnit şi neimaginat, apoi absurditatea de a nu putea porni motorul spre a ieşi din coşmarul universului închegat în fantasme de piatră, apoi cade vântul când dublăm sub o jumătate de cablu lungi praguri de stâncă cafenie, apoi ne osificăm în derivă, apoi ne chinuim să prindem respiraţia iodată a stâncilor şi după ore lungi de încordare şi alt nesomn, ajungem aproape la traversul. capului Karaburun (al câtelea Karaburun până aici!)

şi acolo, când vedem marea vălurită de o briză veselă făcând berbeci domoli, intrăm într-un anafor care ne roteşte prova şi ne întoarce în lumea de piatră, izgonindu-ne de la intrarea în raiul cu vânt şi mare liberă.

Iarăşi de la-nceput şi iarăşi, cu orice minut de motor primejduind urcarea la Canakkale şi apoi a strâmtorilor.

Nervii zbârnâie. Zadarnic godilatul, zadarnic ramatul.

Anaforul blestemat ne prinde prova, o răsuceşte şi grăbit, ne împinge iarăşi şi iarăşi în lumea spasmelor pietrificate.

Vedem cum, dincolo de ecranul insulei Simi, se ridică vântul. Valurile cresc. Berbecii se acoperă cu spumă.

Dacă marinarii Artemissiei în situaţia noastră ar fi pus mâna pe vâsle, dacă cei de pe corăbiile secolelor trecute ar fi dat o barcă la apă şi ar fi remorcat nava încăpăţânată cale de o milă până când ar fi prins o undă de vânt, dacă cei de pe iahturile întâlnite ieri şi-ar fi pornit minunatele lor Diesele, sfidând orice economie de combustibil în favoarea economiei de timp, de consum interior, de confort şi siguranţă, noi păstrăm la bord metehnele de-acasă şi în loc de benzină ne ardem timpul, nervii şi siguranţa. După zeci de încercări nenorocite de a ieşi din anafor, încăpăţânându-ne până la limita iraţionalului, găsind un contracurent care spală o platformă stâncoasă, reuşim spre orele 14.30 să dublăm capul Karaburun, colţul fesil al mandibulei inferioare pe

care peninsula Reşadiye îl înfige în strâmtoarea Rhodos.

Atunci facem cunoştinţă cu *Meltemi*.

Tot atunci înţelegem comentariul inginerului agronom din Samos, care-a pus în relaţie lungimea lui *Hai-Hui*?

şi forţa lui Meltemi. Şi, pe loc, skipperul îşi dă seama că judecata lui de aseară „când a încasat cele dintâi ciocane de vânt a fost excelentă doar pentru momentul respectiv şi poate pentru azi-noapte, fără să ia în calcul ziua de astăzi şi această întâlnire cu Meltemi. Vântul suflă cu forţa 8/9 Beaufort din S-SV, iar drumul nostru adevărat, ca să atingem Rhodos este de 122°. Valurile au 4/5

metri şi o forţă nebănuită de izbire. La fiecare val încasat neîndemânatec, atunci când skipperul ţine morţiş să aducă iahtul la drum, *Hai-Hui* 2 vibrează din chilă până la capelatură. Începe orgia gemetelor, scrâşnetelor, vaietelor de toate genurile şi pe toate tonurile. Gem şi scrâşnesc încastrările. Arborada se tânguie ţiuind subţire. Velele protestează cu marginile de cădere zbârnâind. Am reuşit să ne îmbrăcăm mantalele cauciucate croite şi lucrate de aceeaşi iresponsabili care, stând la adăpost, le dau muncitorilor de pe şantiere sau de pe ţarine, mantale prin cusăturile cărora apa şuruie în şuviţe subţiri, ajungând repede să pătrundă hainele şi să se prelingă în voie pe trupurile obosite, care au nevoie să-şi păstreze măcar regimul termic normal.

Imposibil de adus iahtul la drumul dorit.

Avem senzaţia că vântul se întăreşte şi la ora 16 atinge forţa 9. Suntem în golful Rhodos la numai 12 mile de ultima escală a acestui periplu egeean. Dincolo de aceste

12 mile începe Mediterana de est. În babord se vede insula Kâzâl Ada. În clipa aceea skipperul şi-o reaminteşte dintr-o fotografie color care l-a fascinat cu câţiva ani î»

urmă, fotografie tragică: ziduri de cetate în ruină bătute de deferlenţi înspumaţi, mare verzuie, cu ape grele, cer jos, câteva stânci şi-n rest singurătatea absolută. Când imaginea din fotografie se suprapune peste imaginea reală,

infinit mai dezolantă şi când skipperul îşi dă seama că are o derivă neaşteptat de mare cu toate că iahtul poartă randa la o terţarolă şi focul inter, că nu poate strânge vântul, că de fapt furtuna îl scoate dincolo de cap Molinos – Rhodos în largul Mediteranei şi că l-ar duce excelent şi rapid în portul turcesc Marmaris, secundul anunţă sec că apa din santină a trecut peste paiol şi la fiecare ambardee spală cuşetele.

La ora 16, 30 echipajul înţelege că nu poate atinge insula Rhodos. Secundul îşi declină competenţa de timonier. Trece la golit apa din iaht, sport penibil, făcut într-o poziţie mizeră, prielnică răului de mare, gârbovit cu nasul în santină, ţinând mai apoi găleata plină într-un echilibru nenorocit, rupt de primul deferlant care măreşte înclinarea bărcii, împroşcând conţinutul, încasând buşeM

repetate şi, iar totul de la început. De trei, de cinci, de şapte ori, de zece ori. 50 de litri în 15 minute este prea mult chiar pentru încăpăţânarea noastră de a ajunge în

Rhodos.

— Ne bălăcim în Mediterana şi ne întoarcem, spune skipperul. Ne refac în Kos şi… acasă. Altfel barca se face ţăndări.

— Skipperul hotărăşte, vine răspunsul secundului, cam mârâit, cam într-o doară. Cum adică să ajungi de la Constanţa-România la 12 mile de Rhodos, să strângi ani de zile leu pe leu, să armezi o asemenea croazieră, să bravezi o lume care se înclină banului având în buzunar doar strictul necesar, să stai la eche zi şi noapte, să te supui unor rigori monaho-militare la fel de drastice ca cele de pe galerele majestăţii sale catolice de acum trei veacuri şi când Rhodosul rămâne undeva în tribord…

— Pregătirea pentru voltă, mârâie la rândul lui skipperul, ciulind urechea. Dincolo de gemetele, scrâşnetele şi tot corul văicărelilor de la bord, aude apa clipocind în careu şi îşi spune că nu există pe lume un sunet mai odios şi mai înfricoşător decât al apei care pătrunde în corpul unei nave aflată în larg.

Coşmar în rafalele albe

Echipajul execută volta pe val atunci când se află sub câteva cabluri de insula Kâzâl Ada.

Cerul este verde, o culoare vitroasă, indiferentă, rece.

Marea fierbe repezind asupra stâncilor din prova valuri care se ridică la douăzeci-treizeci de metri. Spectacolul sălbatic, luptă de veacuri între masele lichide şi prietenul de stâncă pe care a fost construită cetatea, post înaintat veghind resemnarea supuşilor din Rhodos. Întâi se aliniază spinările verzi-albe, ale valurilor. Apoi aceste spinări se umflă din interior, cresc monstruos sub ochii noştri, se acoperă cu spumă murdară, un galben murdar ia locul verdelui păstos, valurile se contopesc într-o singură masă de apă clocotitoare care umple spaţiul cu un huruit greu, se aude bubuitul surd al muntelui lichid izbind stânca, apoi o jerbă înspumată ţâşneşte spre cer, zvârlindu-şi creasta dantelată dincolo de ruinele donjoanelor, dintr-odată meschine, firave, imposibil de conceput ca stavile împotriva mării dezlănţuite.

Şi este acolo o dezolare sfâşietoare şi o singurătate ucigătoare de gând şi sunt doar stâncile şi trombele de apă care le bat cu încăpăţânare şi sunt atâtea destine tragice înlănţuite în piatra celulelor şi a pribegit pe aici Ioan

Vodă cel Cumplit şi acum se furişează o lumină sângerie izvorâtă deopotrivă din cer şi din apele dezlănţuite şi după ce coborâm abruptul valului punem prova de cap Pirnar socotind că va trebui să ne întoarcem de unde-am plecat, adică să ne refugiem în baia Karamaki luptând cu vântul în volte lungi şi obositoare.

Skipperul simte disperarea încercând să se caţere la bord. Şi îndoiala. Este bordul din care vântul dă. Zburăm spre coastă. Cu fiecare cablu distrugem amănunte pe abruptul roşcat, pustiu, mumificat. O stâncă-ac. O stâncăciocan. O potecă servind nimănui. Firul unui torent secat. Apoi pragul de piatră care apără abruptul. Apoi stâncile izolate intrate în mare. Apoi, în babord, stânca gigant numită pe hartă Catal Ada. Skipperul ştie că manevra de azi-noapte i-a cruţat iahtul; dar i-a interzis

Rhodosul.

Dacă s-ar fi lăsat spre sud, cu riscul de a fi zgâlţâit din încastrăriprindea briza din zori şi indiferent unde, atingea coasta Rhodosului, o dubla în siguranţă până în portul cavalerilor. Regretele sunt târzii. Cu atât mai mult cu cât secundul ia şcotele focului la mină. Coasta este la un sfert de cablu în prova.

— Volta!

Şi cavalerul mării luate dinaintea traversului: pachetele de apă încălecând puntea prova şi rogul, valurile izbitoare spărgându-se în cockpit pe umerii echipajului, apa rece percutând. mantalele de ploaie. Şi sentimentul acela unic, auster, tăios, al forţei interioare, al capacităţii infinite de a răbda ştiind că răbdarea este una din armele celui care învinge forţa. Forţa oarbă, forţa monstruoasă a naturii dezlănţuite. Răbdarea, soliditatea încastrărilor şi dibăcia de a primi vântul şi valul în aşa fel încât să convină bravului nostru *Hai-Hui* 2. Facem apă. Toate lucrurile din interior se bălăcăresc în apă.

Puiu goleşte santina.

Volta.

Zburăm la câteva cabluri de gigantul implantat la intrarea unui golfuleţ liniştit. Un gând! Dacă am înnopta în golf, la ancoră şi mâine în zori?... Prea multe stânci

Le retează. Cum se retează paşii moi, paşii capcană, paşii deznădejdii, care se lipeşte undeva, de oglinda pupa.

Volta.

Dublăm insula de piatră prin est.

Răbdare.

Volta.

Dublăm insula de piatră prin vest.

Volta.

Şi întunericul care cade brusc, aproape ca la tropice cu toate că ne aflăm numai pe latitudinea de 36° şi 36

nord. Cea mai sudică latitudine atinsă de Hai-Hui2. După cum longitudinea de 28° şi 8 est este cea mai răsăriteană longitudine tăiată de prova iahtului.

Dublăm cap Karaburun şi cum vântul ecranat de

insulele Simi şi Trâmbelo cade, hotărâm să intrăm în oricare port de pescari de pe insula Simi, ca mâine să tentăm din nou un drum spre Rhodos. Echipajul n-a dormit de peste

24 de ore. Oamenii sunt uzi, înfriguraţi şi înfometaţi. Aici este o linişte desăvârşită care destinde nervii. Cădere abruptă în somnolenţă.

— Stânci în prova babord, strigă secundul.

— Văzut, răspunse skipperul şi abia în clipa aceea când vede cocoaşa neagră de piatră la o lungime de cange în babord, când vede lunecând masa stâncoasă uşor fosforescentă, când nu ştie dacă nu-l pândesc de sub apă colţi invizibili, când nu vede dincolo de două cabluri, când descoperă undeva în prova tribord luminile slab licăritoare ale unei localităţi netrecută pe hartă şi nu ştia dacă acea localitate este un port, sau un sat de păstori căţărat pe o înălţime din interior, abia în clipa aceea, rememorând puzderia de stânci întâlnite de dimineaţă, cuirasa care-l apără face un por ori se fisurează şi tot ce-a fost ţinut la respect şi sub tăişul nemilos al raţiunii dă asaltul mult râvnit, cu atâta meticulozitate pregătit în clipele de incertitudine ale omului.

Poate o secundă.

Poate o microsecundă.

O microsecundă în care răbufnesc dintr-un prea adânc necontrolat şi necunoscut imagini halucinante, de coşmar. Mase negre de stânci purtând mantii fâlfâitoare şi glugi bătute cu stele, cohorte de cranii în găvanele cărora ard stele, iezme fără chip, amorfe, un milion de ghiare gata să mi se înfigă în beregată, stoluri negre şi croncănitoare de păsări necunoscute, o panică oarbă şi glasul acela tăios, mie însumi nesuferit, glasul şi tonul care nu admite replică şi acel „marş” soldăţesc şi mirosul soldăţesc care precede apariţia locotenentul-colonelului, atât de puţin prezent în această croazieră. Tipul este vizibil ofensat de slăbiciunea skipperului. Ordonă să se organizeze veghea în ambele borduri. La dracu’, este un locotenent-colonel de aviaţie şi încă în retragere, dar oricum are dreptate şi mirosul ăsta

soldăţesc nu prieşte iazmfevor, lumea înconjurătoare reintrând rapid şi fără fasoane în reprezentarea ei normală pe timp de noapte. Adică atunci când ochiul percepe realitatea dar fantezia stimulată de o mie de sugestii o deformează până la halucinaţie... Skipperul ştie că momentul de criză a trecut.

Observarea se organizează de la prova spre orizontul închis de înălţimile insulei Simi. Înainte de căderea întunericului, skipperul a văzut pe insulă o şa adâncă între două înălţimi şi o vale abruptă căzând în golful din prova.

N-a făcut nicio legătură între forma de relief ca o gură de tun eolian şi Meltemi, între aceşti termeni determinaţi ai formării ciocanelor de vânt şi poziţia iahtului în petecul de apă neagră înconjurat şi presărat de stânci. Cu patru noduri pe loch, bucuros când descoperă colţii de piatra, echipajul fofilează iahtul spre localitatea lipsită de singurele lumini care-l interesează: cea roşie şi cea verde indicând intrare într-un port. Desigur se pun şi se rezolvă mental toate problemele legate de o intrare într-un port necunoscut pe timp de noapte. Dar mai ales se descoperă spinările şi cocoaşele petecelor de piatră, se manevrează stâncile izolate, se descoperă după clipocitul apei unde se află un nou pericol, se urmăreşte dunga de spumă care tiveşte o insuliţă cât un squar liliput, secundul vede excelent noaptea, skipperul manevrează rapid şi la orele

22.40 se constată că presupusul port este apărat de trei grupuri mari de stânci şi singurul acces pare că este pe la nord de ultima insuliţă din nord. Se slăbeşte echea şi se strânge vântul spre a dubla cocoaşa cenuşiu fosfores.

centă. Este o linişte absolută care încarcă nervii eu te>

meri indescifrabile.

În clipa când de pe firmament se desprinde o stea care despică smoala densă de deasupra catargului, luminile de la uscat se sting brusc. Şi tot atunci cade vântul. Retezat.

Calm plat. Întuneric opac. Contururile stâncilor îşi

pierd din fosforescenţă. Liniştea se transformă în linişte absolută.

Şi, ciudat, în aşteptare. O aşteptare tensionată inexplicabil. Skipperul este obligat să rupă această stare. Să şi-o explice. Prin nu se ştie ce mecanism interior nedescifrat a rămas o fracţiune de timp sub vraja fascinantă a liniştii, a peisajului halucinant cu mare, stânci şi insulă desenată sumbru pe orizontul prins de cer cu ţinte de aur.

Atunci, în acel răstimp neînregistrat ca ceva existând în sine, s-a prăbuşit asupra iahtului cea dintâi rafală albă.

Desigur, skipperul n-o putea opri să izbească iahtul cu ghiuleaua ei de aer comprimat. Dar era obligaţia lui profesională, subliniată de experienţa din Samos, să descifreze semnele premergătoare tragerilor de artilerie eoliană şi să prevină echipajul.

Hai-Huii este răsucit în loc şi proiectat în noapte cu o viteză care înnebuneşte lochul… De aici încolo începe un alt coşmar. Coşmarul lucid, cu stânci şi rafale albe, cu veghe tensionată, cu manevre scurte şi cu lăcomia de a şti, de a descifra fenomenul acesta tulburător, enunţat lapidar în tratatele de specialitate şi Cărţile-Pilot, pomenit fără insistenţă de unii navigatori pe mici nave cu vele.

În planul imediat al manevrei se iau şcotele la mână. Secundul supraveghează marea în sectorul prova babord, skipperul având grija celui din prova tribord. Noaptea se face de păcură. Se poate lesne imagina *Hai-Hui2* izbit succesiv de ciocane de vânt de forţa 9 spre 10, proiectat cu

10 noduri pe loch în labirintul de insuliţe, praguri şi stânci izolate care leagă insula Simi de Asia Minor din trupul căreia s-a rupt cândva. Se poate lesne auzi strigătul secundului: – Stâncă în prova! Apă liberă în babord! strigăt care domină haosul sonor al lumii până atunci pietrificată într-o linişte de nelume. Greementul miaună strident, rafalele pătrund prin nenorocitele noastre bluzoane, manevrele se succed manevrelor, marea fierbe, stâncile gem, moleculele de aer le polizează dur şi lucrarea este însoţită de un scrâşnet primitiv, ceva ţinând de memoria

rocilor şi a naşterii planetei. Desigur, bărbatul de la eche ştie că din clipă în clipă un colţ de piatră nevăzut, ascuns perfid în clocotul apelor îi poate perfora coca sau smulge chila fixă, pe care o simte dureros, ca pe o prelungire vibrândă a propriului său corp.

Dincolo de acest plan imediat în care toate simţurile excitate de cvasizborul iahtului stau de veghe şi reacţionează instantaneu secundul se identifică aceleiaşi stări şi, surprinzător, s-a transformat într-un radar ultrasensibil, semnalizând fiecare obstacol abia sesizabil în vălmăşagul înspumat al valurilor, deci, dincolo de acest plan al acţiunii imediate, s-a instalat subteran, raţiunea. Raţiunea care ordonă îndepărtarea de bateriile eoliene ale insulei

Simi, deci rafalele din pupa şi care asociindu-şi datele înregistrate de memoria vizuală, ia una din cele mai exacte decizii ale acestui periplu egeean. De dimineaţă echipajul, exasperat de manevrele inutile din anaforul de la cap

Karaburun, fusese impresionat de o insulă pustie, netrecută pe hartă, având pe vârful ei o lumină fixă, o mică bornă din ciment în vârf cu ştiutul corp de iluminat. Skipperul îşi spune că, aşezată travers pe rafalele albe, insuliţa îi va oferi adăpost. Decizia devine realitate prin manevră. Realitatea confirmă raţionamentul.

Da! Sub vântul insulei, de fapt o cocoaşă din piatră şi grohotiş, este o linişte relativă. Înaltă de 20 de metri, ori poate 30, având lăţimea dublă cât înălţimea, insula ecranează rafalele pe un spaţiu de forma unui trunchi de con având drept bază lăţimea insulei, adică 60 de metri şi drept înălţime cam 20 de metri la traversul vârfului de piatră dominat de lumina fixă. Se impun două variante. Să dăm legături la uscat şi să dormim asiguraţi că vom fi ţinuţi de vânt departe de stânci, sau să ne rotim după cârmă tot restul nopţii, încrucişând în acel spaţiu miniatural, ocrotit de rafale. Varianta întâi care. Skipperul nu acceptă sub niciun motiv să se apropie de coasta bolovănoasă a insulei sub 10 metri, ca secundul să poată

debarca. Dinghy nu există la bord, aşa că rămâne varianta a doua. Adică secundul scoate apa din santină, apoi se culcă o oră; după care skipperul scoate apa şi se culcă o oră. Timonierul de cart are ordin sever să execute rondouri uşoare în zona ecranată, să nu se apropie de insulă şi în cazul când este smuls din adăpost de o rafală şuie, să dea alarma. Suntem nedormiţi de 36 de ore. Skipperul rămâne la eche după ce-a preluat şi vărsat în mare cele 3 găleţi cu apă din santină. Aude când adoarme secundul. Este un zgomot biologic, o destindere sonoră a nervilor. O şoporăială generală a organismului, apoi cel dintâi sforăit năprasnic confirmă faptul că secundul este perfect echilibrat şi nebântuit de angoase abisale.

Skipperul încearcă să se reia în stăpânire prin ciclul de respiraţie prāṇāyāma. Îşi dă seama că marea caută să erodeze şi să răstoarne întregul lui echilibru biologic şi spiritual creat la uscat printr-un regim de viaţă dirijat auster şi tonic. Cel dintâi tratament şoc pe care i l-a aplicat marea a fost marşul transatlantic al navei şcoală *Mircea*.

Cu toate că faţă de condiţiile de la *Hai-Hui2* acelea au fost ale unui nabab răsfăţat, marea i-a blocat vreme de două luni orice excreţie, supunându-l la o moarte lentă prin autointoxicaţie. Acum, marea încearcă perfid să-i testeze rezistenţa şi echilibrul, încredereea în forţele proprii şi demnitatea. Răsturnându-i acordul stabilit cu regimul de muncă şi odihnă, cu ciclul diurn, interzicându-i să practice yama şi hiyama, adică regulile de curăţenie exterioară şi interioară ca şi Hatha-yoga, acele etape psihosomatice elementare, marea vrea cu încăpăţânare să-i creeze o altă biografie intimă, lucru pe care skipperul nu-l acceptă.

De aici conflictul surd dintre forţa iraţională, imensă a mării şi raţiunea care adoptându-se datelor obiective, încearcă să le pună în slujba acelui echilibru, fără să modifice structurile lui esenţiale. Trecem spre *ziua de luni* 5

august 1985 înconjuraţi de un microunivers straniu. Cerul înstelat, rafalele care trec nebune peste insula de

piatră, lumina impersonală indicând pericolul de navigaţie, forfota valurilor în ambele borduri ale insulei, smoala lichidă curgând peste iaht şi mare, iahtul înscris într-un rondou strâns, scârţâitul raiurilor la schimbarea ghiului dintr-un bord în altul, licărul spectral al Sfinţilor, fosforescenţa liniei de spumă care tiveşte petecul de piatră ţi apărătoare, grea, ternă; oboseala.

O cu totul altă oboseală decât cea cunoscută la uscat.

Oboseala care paralizează gândirea şi întregul complex de gesturi, atitudini, reacţii specifice skipperului, care-l

personalizează şi identifică, oboseala miloasă, cleioasă, o pâclă fumurie de vată de sticlă zgâriind. nervii; o insinuare parfidă a ideii de părăsire de sine. Singurul antidot, voinţa.

Voinţa de a ţine ochii deschişi. De-a manevra echea şi ŞCota randei. De a muta focul dintr-un bord în altul.

Dincolo de voinţă, auzul, care descifrează orgia de suflete tăvălită de rafale peste stânci şi ăpe, prin cerul negreu, spintecată de vârful catargului, plesnetul fileurilor de aer bicitiind noaptea şi totul de la început, urmărind cu o nerăbdare feroce ţăcănitul neobişnuit de lent al minutarului. Niciun minut de somn în minus. Dar nicio secundă în plus.

Apoi, când secundarul iese buimac de pe cuşeta umedă şi din sacul de dormit jilav, skipperul predă cartul subconştientului său spre a pune ordine în organismul solicitat dincolo de obişnuit.

Întoarcerea la Kos

Zorii terni încep cu panica. Panica de a fi pierdut ochelarii. Harta se prezintă corect, cu toate contururile, cu tentele de culoare, cu liniile de nivel puţintel prea amorfe, dar skipperul nu poate citi o singură literă din puzderia de litere tipărite pe toată întinderea ei reprezentând o bună parte din Mediterana de est. Aici intervine un amendament didactic. Navigatorul precaut, care nu vrea să fie inutil printr-o cădere a ochelarilor peste bord, sau prin orice alt accident al acestui obiect atât de preţios, să aibă o pereche

de schimb şi o lupă într-un sertar al mesei de navigaţie. Obişnuit cu exerciţiul deplin, controlat şi antrenat al tuturor simţurilor sale, skipperul se vede dii.

ţi-pdată neputincios în rolul lui esenţial: acela de navigator. Desigur există zece soluţii de compromis, cea dintâi fiind aceea de a folosi secundul la citirea hărţii, dar este o soluţie mediocră şi acceptabilă numai în cazuri extreme.

Ce vom face noaptea, pe furtună, când secundul trebuie să stea la eche şi skipperul să lucreze la hartă? Singur în faţa hărţii rămasă mută şi indescifrabilă, skipperul se umple de oroare. Ochii! Într-o fracţiune de secundă realizează imensul rol al ochilor. Al ochilor fără de care lumea, profesia, viaţa n-ar exista pentru el. Şi tot atunci îşi dă seama de nesăbuinţele tinereţii care i-au cheltuit ochii în atâtea teribilisme gratuite, începând cu lecturile făcute pe semi întuneric.

Skipperul stă la masa de navigaţie, vrea să stabilească punctul iahtului faţă de ceea ce vede de jur-împrejur şi spre stupefacţia lui, harta rămâne mută. Trecem peste sondajul de conştiinţă. Se organizează o poteră. Secundul se pune pe treabă meticulos. Ardeleneşte. Moment de respiro! Tocul şi ochelarii intacţi, au fost descoperiţi în chesonul abordat în mod inexplicabil.

Este luni 5 *august*, orele 8 şi ne aflăm la 5 cabluri sud-est la stâncă Skilo, proiectată pe insula Nimos, lipsită de aşezări omeneşti, un greabăn uriaş de pământ şi piatră dincolo de care se întind apele golfului Hişaronu mărginit la nord de cunoscuta peninsulă Reşadiye, acum, doar o dungă albăstrie tighelind orizontul. Funcţie de vântul leneş al dimineţii, skipperul îşi propune să dubleze peninsula prin volte lungi, după care să-i dubleze capătul vestic şi să uree la Kos. La hartă distanţa Nimos-Cap Kryo este 25 de mile marine. După cum bate vântul probabil vom executa volte. Asta ne va lungi drumul, dar ce mai contează câteva mile în plus din moment ce ieşim la mare liberă şi lăsăm în siaj labirintul de stânci şi teritoriul halucinant al slalomului mortal de azi-noapte?

Ziua se scurge monoton, în carturi care ne rotesc la eche din două în două ore, nu fără a ne pune nervii la încercare sub un cer urât, murdar, bântuit de nori ciudaţi care-i crează skipperului o stare de nelinişte şi o duioasă înţelegere fraternă a aventurilor lui Ulise. Se notează instabilitatea vânturilor, a brizelor, chiar instabilitatea lui

Meltemi în acest colţ de lume de pe alt tărâm. Până la ora

9 vântul bate din S-A.V., apoi se roteşte spre N-N.E., la

10 cade şi până la 13, Caietul de cart notează calm plat, la 13.30 lochul înregistrează 0,3 noduri, la ora 17.05 abia

1 nod, iar la 18.05 viteza, dacă se poate numi aşa, este de

3 noduri.

Nave, răstimpuri de soare, volte de câte o oră, sau două, înserarea care scoate din neant insulele Tilos şi Nisitros, apoi noaptea stăpânită de adieri uşoare zebrate cu calm plat şi abia *marţi 6 august* la orele 6.15 suntem din nou la traversul capului Kryo.

O foarte bună şcoală a răbdării.

Un examen greu al stăpânirii de sine.

Apoi anaforul nenorocit dintre Kos şi Asia Minor.

Apoi răsăritul ca de pe altă planetă, poate fosilă, cu siguranţă de piatră învâlvorată şi de mare portocalie, apoi termometrul saltă la – j-35°C şi nespălaţi de patru zile, bărboşi şi slinoşi, trecem la program administrativ de zile mari. Baie într-o mare translucidă, spălat cu apă dulce încălzită pe aragaz, bărbierit la sânge, aruncând peste bord imaginea sumbră a lividoizilor de azi-noapte.

Ore de calm plat când iahturi după iahturi urcă dinspre

Rhodos – semn că buletinul meteo este bun – şi se duc spre Kos lăsându-ne în pupa. Se speculează orice adiere, se urcă sub coasta peninsulei unde o boare abia perceptibilă înfioară faţa mării, se trece spre Kos, se stă în derivă şi de la capăt, văzând cu disperare cum dincolo de

zona ecranată, în golful Kos, vântul trezeşte berbecii somnolenţi şi-i goneşte în pajiştile albastre ale mării.

Notaţie din Caietul de Cart: „Îţi trebuie nervi de elefant să navighezi cu vele printre insule”. La 13.20 se instalează un calm plat zăpuşitor. Ne protejăm capul udând caschetele albe în mare. Curentul ne derivează lent, dar sigur spre cap Kryo. Pe zei. Meritătm o repriză de motor. Bravul „Veterock” îmbâcsit de soare şi plictis sucombă la câteva minute de pârâit anapoda. A doua repriză ne scoate de sub ecranul insulei.

Ah, vântul!

Vântul dumnezeiesc care ne dă aripi, care ne spală de păcate şi temeri, care ne redă demnitatea plutirii.

Ora 17.55.

4 noduri pe loch.

Portul Kos în prova.

Ora 19.15.

Intrăm cu vele în portul avan de portul Kos, atrăgâna atenţia unui 20 metri sub pavilion francez care face manevră fără să descopere şenalul. Un 20 de metri superb, pe puntea căruia tropăie băieţi şi fete strângând velele într-o dezordine magnifică.

Ora 19.18.

Intrăm cu vele în portul Kos.

Poliţistul care aşteaptă la cheu, ne face semn să acostăm în zona micilor pescadoare. Uită că noi fiind un 7, 40

metri aveam totuşi chilă fixă şi, acolo unde ne ordonă el cu gesturi imperative, apa este bună pentru bărci, nu pentru iahturi. Aşa că, siguri pe manevra cu vele, intrăm fără complexe între două iahturi ultra moderne şi, pentru a doua oară ne legăm prova la cheul portului Kos, poliţistul elegant în ţinuta lui albă acceptând ideea că *Hai-Hui2*

este totuşi un iaht.

A doua escală la Kos

Seara de *marţi 6 august* este a sintezelor. Nu avem cunoştinţă de alt iaht românesc care ar fi navigat în aceste ape, nici de o altă experienţă velistică românească

concretizată şi sintetizată în vreo relatare scrisă. Desigur, sentimentul pionieratului ne legitimează o mândrie cu totul intimă, niciodată afişată ostentativ, în cazul skipperului mereu de veghe mai ales atunci când inşi laborioşi logoreic, trăind mereu mental o croazieră niciodată realizată în fapt, trec pufăind din pipă, superior şi ostentativ „à la bătrâni lupi de mare”, peste experienţa reală a lui mă voi osteni să descifrez specia, să-i analizez; psihologia, s-o luminez din interior. S-au ocupat de ea alţi navigatori cu vele de auirea, ca acel Eric de Bisschop coroziv, care n-a iertat niciun gest, nicio tiradă a specialiştilor în navigaţie pe *front de mer* acei bravi marinari de faleză gata să dea sfaturi şi să domine galeria atoştiutorilor oameni de ponton lacustru.

Se trece insula Simi pe lista insulelor egeene sub vântul cărora se produce fenomenul rafalelor albe. Se notează pentru cei ce vor veni după noi că pentru a atinge

Rhodos nu este nevoie să repete experienţa lui *Hai-Hui2*, decât atunci când având un *îmbord* Diesel, vor să admire peisajul fabulos al strâmtării care desparte Asia Minor de isula Simi, drum la care *Hai-Hui2* a fost obligat de Maltemi. Mai consemnăm că Maltemi este deviat de insula

Rhodos spre NE, că în strâmidare Viteza lui creşte şi că traversada insulei Trâmbelo-port Rhodos se poate face cu un iaht care strânge vântul, că deriva de vânt şi curent va fi mare şi că observaţiile de mai sus sunt valabile pentru perioada de început a lunii august, atunci când ele au fost înregistrate în documentele de bord.

Gonsiderând noua escală din Kos ca pe una tehnică, de control al iahtului, de inventar al cambuzei, plin de apă şi refacerea forţelor echipajului, dar şi o escală de rămas bun, echipajul se eleganţiseşte şi abordează oraşul căzut sub umbrele dulci ale înserării. Plimbarea de seară este melancolică, învăluită într-un sentiment inefabil de duioşie amară şi tristeţe, de parcă aici în Kos ne-am fi despărţit de femeile iubite. Pe lângă documentele de bord, skipperul ţine un jurnal cu regim special, un jurnal al orelor limită, al

timpului său interior, limită. Este una din armele de apărare psihologică împotriva factorilor de agresiune interni sau externi. Simţind că-i plesnesc nervii după calmul plat de dimineaţă scria în sus-numitul caiet: „Iahtul nu poate mai mult. Nu are nimic din MINIMUL necesar. Nu numai minimul, dar nu are esenţialul: un compas de navigaţie… Marea Egee este pentru un iaht de

9 m minimun, cu un motor Diesel de 20 – 25 C.P. având

Ca aparatură obligatorie: radio, radiotelefon, excelent

Compas de navigaţie, compas de relevment, velatură de furtună… Am luat hotărârea definitivă şi irevocabilă: nicio croazieră cu acest iaht". Hotărârea irevocabilă (câte asemenea „hotărâri" nu mai luase skipperul întărindu-le cu jurământ) luată pentru un viitor incert a acţionat ca un element de echilibru, tensiunea a scăzut brusc, medicamentaţia psihologică şi-a făcut efectul pe loc. Aşa se face că în plimbarea de seară skipperul se găseşte în dispoziţia duios melancolică amintită, încercând să reţină în memorie peisajul fascinant al dosului umbrit de cele dintâi tente ale crepusculului. Palmierii răvăşiţi de briză, cerul portocaliu, valurile de glicine mov, lumea în vacanţă invadând locantele, iahturile legănându-şi catargele, şopotul valurilor mătăsoase mângâind cheurile. Rătăcim din nou pe bulevardul Vasileos Georiou care dublează plaja îngustă şi pietroasă, localuri elegante, lume elegantă şi printr-un capriciu al hoinărelii nimerim în agora modernă odată cu aprinderea luminilor. Hala încă plină de fructe şi legume este dominată de statura rasputiniană a unui călugăr care veghează un munte de pepeni. Călugăr trosnind de sănătate, cu mantie şi potcap, cu un brâu de mătase decolorată încingându-i pântecul rotofei, departe de orice sugestie a postului şi schimniciei, cu vinişoare indigo ţesând obrajii rumeni şi bucălaţi, vegheaţi de o barbă arhaică, vizibil dată cu uleiuri. Călugărul, imagine vie a bunei stări monahale, mai ferită de canoane, penitenţe şi abstinenţă, fumează grav iarba dracului

printr-un ţigaret lung din chihlimbar. Îi întâlnesc privirea. A mea amuzată şi uşor ironică. A lui amuzată şi mai evident ironică.

— Ce ştii tu, muritorule?! spun ochii raşputinului răsfirat posesiv pe muntele de lubeniţe pântecoase.

— Ce ştii tu, prea-cuvioase? întreabă skipperul şi trece în noaptea catifelată învăluind Kos în melancolie.

Miercuri 7 august 1985. Port-Kos. Pe iahturile mari, cu echipaje plătite, forfotă. Marinarii spală punţile. Trag furtunurile din plastic transparent la cişmelele de pe chei spre a face plinul rezervoarelor. Ne înhămăm la canistre, este ora 6.30 şi un francez amabil-scorţos întrerupe alimentarea la iahtul somptuos, ca să ne umplem recipientele pe care le cărăm demni la bord. Se constată frigiditatea şi morga echipajelor de milionari, marinari plătiţi împrumutând ceva din comportamentul distant al stăpânilor. Desigur, chestiunea în lumea iahtingului este ridicolă, cum ridicolă este morga diferiţilor ierarhici care, cu cât au mai multe perne sub fund şi mai multe telefoane colorate la îndemână, cu atât sunt mai eliptici şi îndepărtaţi de firesc, de parcă ar aparţine altei lumi şi altei specii; ridicolul savirând în grotesc atunci când, proaspăt papalizat în vreo funcţie chiar onorifică la Uniunea căreia aparţin, unul sau altul dintre confraţi, în general băiat bun şi cu cronici, abia mai întinde două degete apelpisite, privind muritorii de rând (confraţii fără funcţii dar cu cărţi) de undeva din Calea Lactee.

Toate canistrele sunt pline cu apă proaspătă şi gustoasă.

Puiu descoperise un aşezământ vespesian chiar în zidul fortăreţei, aşa că, înarmaţi cu trusele de toaletă, abordăm aşezământul placat în faianţă cu desene în culori noi, nevegheat de cerberi şi de o curăţenie exemplară. Bărbieritul pe pământ ferm devine un exerciţiu de virtuozitate, când de fapt ai senzaţia stranie că totul se leagănă. Orgia de apă dulce care ne scoate sarea din pori va fi ultima din tot restul croazierei. Foarte mândri de mutrele pe care le afişăm, ne întoarcem la iaht să-l luăm la

puricat. Înviorat de briză, portul trăieşte din plin orele fragede ale dimineţii. Se ambarcă pasagerii pentru croazierele zilei. Stentorii navelor de pasageri anunţă ora plecării şi preţul biletului, de altfel scrise vizibil pe tablele de la piciorul schelelor. Pescarii îşi vând peştele pe cheu unde este forfotă de cumpărători şi gospodine venite să-şi facă piaţa. Absorbiţi de expunerea programului rămânem imobilizaţi şi… „interzişi” cum ar spune un confrate căruia îi plac noutăţile argotice, auzind foarte limpede:

— Bună dimineaţa, domnilor!

Pe banca de la travers, un tânăr simpatic, brunet cu ochi albaştri, părul tuns scurt. În trei minute ştim cine este. Proaspătul diplomat în construcţii al facultăţii clujene de profil, Pesakis Konstantinos, din Iraklion, insula

Creta, care-şi face stagiul militar în Kos şi care aşteaptă vaporeta pentru insula Kapari. Preţul biletului: 800 de drahme. Suma ni se pare fabuloasă; dar îl priveşte, aşa că-l luăm pe iaht să stăm de vorbă, inginerului fiindu-i poftă de o ţigară românească. Volubil şi bucuros să converseze româneşte, băiatul ne spune ce dulce studenţie a făcut el în România, a cam tras-o de păr s-o lungească peste anii obişnuiţi – a studenţit 7 ani spre acreala „babacului”, 7 ani care i-au priit cum nu se poate mai bine.

Nu s-a angajat nicăieri, încearcă să-şi întemeieze o firmă, afacerile au cam stagnat, situaţia internaţională le marchează negativ. Puiu scoate pachetul de ţigări de la „protocol”, încropeşte o gustare, bucuria este reciprocă, niciun membru al echipajului nesperând să audă vorbindu-se româneşte în Kos; după cum nici Pesakis Konstantinos n-a crezut că va vedea un iaht românesc în Dodecanezul de sud. Ne dăm întâlnire diseară, când se va întoarce din misiune.

Skipperul trece la hartă să-şi facă planul de drum al întoarcerii.

Secundul execută controlul tehnic al iahtului şi greementului. Matiseşte şcotele acolo unde au frecat întinzătorii din borduri, matiseşte capetele buloanelor de fixare a întinzătorilor, verifică buloanele care fixează

piciorul catargului, cârma, totul luat meticulos de la prova prin tribord la pupa şi din pupa prin babord la prova. Aici aplicăm un regim militar, verificările se fac după o listă de pe care nu lipseşte nimic de la splintul de siguranţă până la cusătura de pe a nu ştiu câta forţă a randei. Meltemi ne-a dat un avertisment sever. A doua întâlnire trebuie să ne găsească gata de luptă.

În vreme ce secundul trebăluieşte pe punte, skipperul îşi consultă hărţile, măsoară distanţele, îşi armează cu date exacte strategia. Concluziile tuturor lecturilor de gen conduc la ideea că Meltemi interzice un marş spre nord, mai ales spre mijlocul Egeei. Că la adăpostul insulelor sau dublând coasta Asiei Mici există şansa de a face nord, dacă eşti ajutat de motor şi foloseşti orele de minimă intensitate a vântului. De la Kos la Qanakkale, fără escală, navigând prin estul insulelor Chios şi Lesbos sunt 267 mile marine. Realizând o viteză de 3 noduri, pe hârtie, fără volte, calm plat sau furtună, drumul se parcurge în 9 zile. Inventarul cambuzei ne asigură alimente pentru 20 de zile.

În croaziera contra cronometru am parcurs distanţa anakkale-Tomis în 6 zile, a fost o excepţie, socotim tot 9 zile, ne mai rămân conserve pentru o rezervă de 2 zile. Cunoscând acum Egeea skipperul apreciază că este în criză de timp şi că nu-şi poate permite escale în insulele Leros şi mai ales Patmos, acel Ierusalim egeean de un specific unic în arhipelaguri. Blestemul croazierelor lui apasă greu pe acest studiu, cu atât mai responsabil cu cât nicio centimă din bugetul pauper al iahtului nu poate fi cheltuită pe altceva decât pe benzină şi în nicio altă escală în afară de

Qanakkale. Blestemul este ţesut din date obiective care nu suportă comentarii: cât timp putem lipsi de la obligaţiile noastre: câţi bani putem cheltui. Iată-ne ajunşi în Kos de unde ne este lesne să abordăm arhipelagul Cycladelor, de aici pe cel nordic al Sporadelor, ca prin Limnos să ne întoarcem la Canakkale.

Skipperul visează la hartă.

Când vede pelicanul îmblânzit din Mikonos, când se sufocă la gândul că din Ikaria la Mikonos nu sunt decât 25

de mile, se aude larmă, un pufăit de motor, se aud comenzi de parcă ar face manevră un port-avion şi când iese în cockpit, skipperul îşi vede secundul fraternizând cu un echipaj zdrenţăros de pe un pescador liliput în stare avansată de decrepitudine, soios, cu copastia putredă, cu punţile pline de plase de pescuit şi o mie de obiecte aiurea, ruginite cele metalice, dar prevăzut cu proiectoare puternice aşa cum sunt dotate majoritatea bărcilor de pescuit din zonă. Comandantul relicvei, cu aere de „grande”, destul de flendurit el însuşi, ne arată o amiciţie zgomotoasă, cere să-l fotografiem în poziţii marţiale, să purtăm corespondenţă şi fără să ne dea timp să răsuflăm ne cadoriseşte cu un ceaun de peşte proaspăt. Asta ne lipsea. Să curăţăm şi să frigem peşte. Refuzul este primit cu proteste vehemente. Secundul îşi foloseşte vocabularul de limbă arabă, pentru că bravul comandant este egiptean, el, echipajul şi barca, au autorizaţia să pescuiască aici, ori lucrează pentru cineva, nu se ştie; asta face furori, ceaunul este primit cu semne de asigurare că totul este

O.K. Chiar spunem şi unii şi alţii O.K. apoi apar nişte pirostrii, o tingire, peştii sunt curăţaţi, spălaţi şi fripţi pe loc, revenind sub această formă la *Hai-Hui2*.

Delicioşi, dacă închidem ochii la condiţiile de preparare.

Astfel îl cunoaştem pe Abdel Wsfhab Ali Khalil din

Dumiat-Egipt, care ne somează să-i scriem pe această adresă, iar la precizarea noastră că-i vrem strada şi numărul, râde superior răspunzându-ne că este cunoscut acolo şi ne face hatârul să-şi localizeze cartierul; „Fanar”.

Hotărât, este o miercuri a întâlnirilor spectaculoase.

Ne desprindem greu din efuziunile pescarului arab şi

Puiu, meticulos, demontează motorul începând de la carburator până la chiulasă.

— Ai mai demontat în viaţa ta un motor în doi timpi?

— Nu J

— Au să-ţi rămână piese în plus.

— Nu!
— Ştii să-l remontezi?
— Învăţ acum.
— Şi crezi că o să meargă?
— Musai să meargă.

Asta este. Skipperul asistă cum Veterockul ajunge o puzderie de piese, cum aceste piese sunt curăţate pe fiecare milimetru pătrat de anatomie, cum secundul se concentrează la fiecare reintegrare a lor în ansamblul respectiv, piese în plus nu rămân, Veterockul seamănă binişor cu el însuşi: – „îl probăm, după ce-i schimb bujiile „şi, pe toţi stareţii din Patmos, motorul răpăie vesel la cea dintâi sfoară. Bravo Puiu!

Peşte am mâncat, Borsec am băut, motorul porneşte

la sfoară, iahtul este revizuit, pare să nu mai ia apă, după masă se ridică vântul, de ce n-am pleca mâine şi nu astăzi, îşi spune skipperul când secundul se duce să predea *Tranzit Log-ul* şi să târguie o ilustrată, având ora 16

ca oră de întâlnire la bord. Junele inginer ne va scuza că nu-l aşteptăm să se întoarcă din misiune.

Să ne luăm rămas bun de la Kos.

Skipperul colindă oraşul-port regăsind melancolia, singurătatea turistului de-o zi şi neliniştile responsabilităţii.

Melancolia umanizează pitorescul. Singurătatea dă melancoliei un spor de duioşie. Neliniştile responsabilităţii exclud întrebările acelui tip insidios şi cârcotaş apărut din nu se ştie ce experienţă nenumită a eului, tip indigest, dubitativ şi enervant. „Dar dacă”, încearcă tipul să strecoare viermele îndoielii, în clipa când stors de zăpuşeală, skipperul se aşază pe o bancă de sub platanii străvechi care veghează biserica Sfânta Paraschiva. Este o umbră cutreierată de somnolenţă, cu localnicii care s-au retras să-şi facă siesta, cu platani uriaşi, aşa cum sunt ei în Orientul Apropiat având o altfel de măreţie vegetală decât arborii Europei de mijloc, şi tipul netrimis la puţul ancorei sau nelegat la catarg întreabă ce-am să fac dacă fila sau

filele din opera vie vor ceda; dacă nu vor mai ţine velele, dacă motorul, chiar acolo în Dardanele se va gripa pur şi simplu sau dacă… Simţind replica.

(doar un cuvânt turcesc) tipul derobează în terenul larg al moralizatorului de profesie. Asta-l şi pierde, skipperul fiind sătul până-n gât. De altfel totul fusese atât de omeneşte credibil până atunci. Şi melancolia, acea sfâşiere lăuntrică cutreierată de şoaptele brizei în ciuful palmierilor şi-n ramurile gigant ale platanilor, rarefiată ciudat de semiumbrele de sub pergolele de glicine mov, accentuată de cruzimea luminii euclidiene şi singurătatea condiţiei născută din diferenţa de nivel a dezvoltării, conştiinţa dureroasă a nedreptăţii istorice care-a dus la decalajul dezvoltării, singurătate care umileşte, dominată de orgoliu, stăpânită de mândrie.

Adică omenescul adânc, necontrafăcut pentru jocul cu măşti, nepeticit cu lozinci, neşablonizat pentru uzul curent, adevărul adevărat al condiţiei obiective care marchează existenţa unor grupuri sociale în comparaţie cu alte grupuri sociale aparţinând altor istorii şi altor geografii.

— *Siktir*! pronunţă skipperul până la urmă cuvântul turcesc atâta vreme stâlcit între măsele.

După care coboară în port ignorând forfota şi abundenţa tipică societăţii de consum. Deci, întorcând spatele agorei, cartierului comercial, locantelor, se aşază pe o bancă nu departe de *Hai-Hui2* şi se lasă furat de priveliştea solemnă a fortăreţei, dincolo de care se vede golful şi, dincolo de golf, Hallicarnasul. Nu poate spune că pavilionul de la pupa lui *Hai-Huiş* nu este cel mai impozant ca dimensiuni şi că asta nu-i dă un fior de mândrie aspră, soldăţească. După cum nu poate spune că-l lasă indiferent acest contact straniu cu iahtul. Adică această situare faţă-n faţă, când aşezat pe bancă, skipperul încearcă să se detaşeze de sentiment şi să judece la rece relaţia sa cu iahtul care i-a dat o nouă dimensiune, dezvăluindu-i lumea fabuloasă a mării. Modest între iahturile somptuoase de la cheu, fără bărci de serviciu şi motorete nichelate la bord,

fără şcote şi fungi minune, fără accesorii de punte strălucitoare, *Hai-Hui*, îi comunică skipperului un mesaj de solidaritate fraternă, de destin comun şi solidar, de condiţie istorică obiectivă.

— Hei! Cei de la *Hai*-Hui2! Somn uşor!

Cei doi tipi trec grăbiţi între skipper şi mol. Se opresc o clipă în prova navei. Hotărât, este o miercuri a surprizelor. Băieţii sunt modeşti, interpelaţi de pe bancă vin lângă skipper şi pentru că suntem în sudul exploziv şi solar facem rapid punctul fiecăruia. Doi greci născuţi în

România din părinţi greci refugiaţi în vremea tulbure de după război. Crescuţi la… Oradea. Oradea secundului.

Acolo unde-şi au părinţii. Şi soţiile. Române. Se dau adresele părinţilor. Se aşteaptă secundul. Băieţii şi-au făcut meserii la Oradea. Aici lucrează ca ospătari sezonieri. Iarna se întorc la Atena, unde găsesc de lucru. Nu este greu de înţeles, de ce-au plecat din întreprinderile care-i adoptaseră şi din oraşul care-i încetăţenise: mirajul ţării de baştină a părinţilor şi al aventurii. Poate ratate. Acelaşi regret uşor voalat al certitudinii pierdute.

Vine secundul.

Cei trei găsesc limbajul comun al baştinii comune. Secundul îl va vizita pe tatăl unuia dintre ei, Gicas Iorgos care stă în Oradea pe strada Shakespeare într-un bloc construit de români la scara C. Băieţii ne invită diseară la locanta unde slujesc temporar. Skipperul şi-a format urechea, acel „treceţi pe la noi”, evaziv şi impersonal i-a sensibilizat-o, ştie de unde începe convenţia şi de unde adevărul, relaţiile lui mondene au de obicei un singur sens: de la Capitală spre Argeş, de la Argeş spre Capitală începe evazivul „treceţi pe la noi” şi iată, în larg, marea şi-a scos turmele de miei la păscut.

Miercuri, 7 *august 1985* la orele 17.15, iahtul *Hai-Huii* pleacă de la cheul portului Kos printr-o manevră spectaculoasă de vele. Dublează rapid fortăreaţa, cheul pasagerelor, lasă în siaj portul care i-a fermecat pe călătorii antichităţii, palmierii de pe Finikou şi din Akti Miaouli nu-şi mai arată decât panaşele proiectate pe un

cer portocaliu şi abia când nu se mai distinge pase de intrare, skipperul îşi dă seama că se desparte de lumea mirifică a Dodecanezului, poate pentru totdeauna.

Să fi fost o lacrimă? Să fi fost gustul amărui al ratării Rhodosului? Să fi fost şoaptă bobul de cristal căzut în siaj?

Să ne fi întors pe vremea lui Escop, din moment ce pescăruşii ţipă răguşit:

— Ai să te întorci! Ai să te întorci!

La ora 17.40 dublăm cap Skandarion şi ieşim în strâmtoarea Kapari.

Ikaria, *artileria Diavolului*

Miercuri, *7 august 1985 la orele 19.05 Hai-Hui* 2 are în babord insula Kapari, în tribord grupul nesuferit de stânci cenuşii care veghează coasta peninsulei Bodrum, secundul este de cart şi skipperul încearcă să-şi sistematizeze observaţiile, să şi le organizeze în aşa fel încât să poată folosi navigatorilor pe micile bărci cu pânze care-l

Vor urma.

În strâmtoarea Kapari iahtul a navigat pe 310° având o viteză de 6 noduri, strâmtoarea fiind deschisă spre vest largului egeean şi implicit lui *Meltemi*. Privind harta nr.

34 „Partea de sud a Mării Egee” la scara 1: 500.000, bună pentru o orientare de ansamblu şi chinuitoare pentru navigaţia slalom pe care-o facem, skipperul constată că planul lui de drum este plin de avantaje, lucru care-l umple de orgoliu şi mulţumire. Luând un drum adevărat de 325°, după 50 Mm estimate a fi parcurse în 17 ore la viteza modestă de 3 noduri, vom fi la traversul capului

Agios Domenikos, extremitatea subvestică a insulei Samos. De aici vom dubla Samosul prin vest, după ce l-am dublat prin est”, la coborârea spre sud, vom traversa în

Chios dublându-l tot prin vest, aceeaşi manevră pentru

Lesbos şi Bozcaada de unde ne vom prezenta glorioşi la intrarea în Dardanele. Sigur că skipperul nu este atât de optimist cât îl arată mutra bine bărbierită de dimineaţă.

Sigur că planul de drum corespunde excelent unor

condiţii medii; dar tot atât de sigur este că echipajul nu cunoaşte încă Egeea care-i poate oferi un sac de surprize.

Dacă se translează skipperul de la masa lui de navigaţie cam înghesuită şi mereu instabilă, la masa lui confortabilă de lucru şi-n ziua aceasta din toamna lui 1986 când scrie rândurile care urmează, atunci se întâmplă ca cele două ipostaze ale aceluiaşi personaj să se cam ia de ciuf.

Ipostaza instalată în jilţul de Lădeşti-Vâlcea, sculptat cu har de meşterul ţăran, Mihai Şerbănescu, îşi întreabă alter-ego-ul de la bord cum de n-a observat că niciun iaht n-a ieşit spre Chios printre insulele Ikaria şi Samos?

Cum de n-a tras concluziile ce se impun făcând statistica iahturilor care au urcat spre nord numai printre Samos şi Asia Minor? Poate că în ziua aceea şi la orele acelea nu i-a trecut nimănui prin gând să dubleze Samosul prin vest, toate obiectivele turistice aflându-se în Samosul de est, răspunde ipostaza navigator. Oricum, pe mare, se pare că a sintetiza observaţiile şi a încerca să le descifrezi sensul este o ocupaţie care ţine de obligaţiile profesionale ale skipperului, indiferent că are sau nu are un minut de răgaz pentru sine. Se închide paranteza didactică. Skipperul lui *Hai*-Hui2 aflat la traversul insulei Kapari nu trăsese nicio concluzie vis-à-vis de absenţa velierelor în vestul Samosului, lucru grav, cu urmări dramatice, cum se va vedea în cele ce urmează.

Bănuieşte că Meltemi bântuie Egeea dincolo de lanţul insulelor Kalimos, Leros, Lipso, Patmos şi Fourni la adăpostul cărora s-a pus şi ieşit în cockpit să dublele veghea constată că înserarea nu are nimic îmbietor, culorile sunt grele, apăsătoare, sumbre şi deasupra conurilor de piatră ale Kalimnosului plutesc nori lenticulari de un portocaliu irizat. Marea este cenuşie. Stâncile anatoliene sunt prea aproape şi iată că se repetă fenomenul ciudat al rotirii apei într-un anafor gigant cuprins între partea de nord a insulei Kapari şi bornele stâncoase ale Asiei Minor.

Anofar stârnind valuri notabile cu tendinţa de a-l roti

pe

Hai-Hui2 şi a-l împinge spre stânci.

O rafală de vânt scăpată de pe văile Kalimnosului ne smulge din anafor şi, înainte de căderea întunericului, suntem la traversul a două insuliţe aflate în tribord, însemnate pe hartă şi nepurtând niciun nume. Cum avem

3 noduri pe loch, ne permitem să ne apropiem sub un sfert de cablu. Peisaj dezolant. Mari spinări de piatră sură şi pământ brun roşcat lipsit de vegetaţie, un fel de cherhana pustie, ceva ce seamănă cu ambrazura unei cazemate părăsite, totul înconjurat de lespezi verzui spălate de valuri, o lume aridă, rămăşiţa unui cataclism geologic dincolo de care sunt alte stânci bizare ţâşnite din mare, colţi de mamut şi fălci fosile uriaşe, cranii de animale necunoscute înconjurate de ape terne, parşive, totul în lumina crepusculară, sumbră şi aproape lugubră.

La orele 22 se ridică vântul. 6 noduri pe loch. Nu se mai văd decât farurile cu sclipiri de pe insulele Kalolimnos şi Büyük Kiremit, desigur este loc destul să încapă o flotă între cele două faruri, dar ce-am văzut la coborârea spre sud şi ce abia se distinge deasupra nivelului mării, interzice orice cart normal şi cheamă secundul în cockpit spre a dubla veghea. La sud-sud-est de insuliţele Kalolimnos sunt alte două insuliţe aşezate exact în drumul nostru. O abatere spre est nu convine din pricina puzderiei de stânci din tribord. Singura manevră acceptabilă este aceea de a le dubla ţinându-le sub ochi. Dar pentru asta trebuie identificate. Şi nu pot fi identificate decât atunci când sclipeşte farul de pe

Kalolimnos. În păcura nopţii sclipirea trece fantomatic peste valuri şi dintr-odată distingem în prova babord cele două cocoade de piatră şi tot atunci, văzând licărind paşnic luminile aşezării omeneşti de pe Kalolimnos, skipperul îşi frânge gestul de a conduce iahtul acolo, îşi gâtuie din faşă gândul născut nu se ştie din ce depuneri limită şi aşezate strat peste strat, mereu ţinute sub controlul aspru şi neînduplecat al raţiunii şi al demnităţii, dar existând acolo, la nivelul viscerelor, imunde

şi toxice, gata să-şi ţipe prezenţa lamentabilă, să paralizeee gestul-ripostă, să taie avântul, să cocoloşească existenţa lângă un calorifer ipotetic cald şi domestic.

Secundul ţine stâncile sub ochi.

Skipperul abia le vede născându-se ceţos din întuneric.

Pe urmă stâncile se dublează cu aceleaşi 6 noduri pe loch şi când secundul se pregăteşte de culcare începe balul cu iluminaţii la bord. Adică apar nave. Nave de pasageri luminate în risipă, dar şi altfel de nave, cabotoare şi pescadoare care ni se ţin în siaj şi atunci secundul trece să-şi oficieze alchimia cu ulei comestibil şi blestematul acela de diluant, apoi şi mai blestematul de lămpaş de căruţă răspândeşte o lumină albă, curată, amăgitoare, iar când nava necunoscută, ori navele par să ne fi identificat şi schimbă de drum, iar secundul oftând mulţumit se trânteşte pe cuşetă şi mai blestematul de lămpaş ia foc, o vâlvătaie înaltă ţâşneşte pe lângă fitil, se aude strigătul:

— Foc la bord şi secundul, cu reflexele formate, se catapultează asupra inamicului, reducându-l la întuneric total. Este supliciul secundului pentru naivitatea de a fi ambarcat diluant în loc de petrol.

La ora 2.30 cade vântul.

Încep metamorfozele acestor ţinuturi marine.

Nu ştim dacă există un curent şi, dacă există, ce viteză şi ce direcţie are. Harta nu poartă niciun indiciu.

Punctul pus pe hartă ne situează la mijlocul strâmtorii

Farmako, ceea ce ne asigură faţă de continent şi insule, dar ne scoate exact în drumul tuturor navelor care ar urca spre strâmtoarea Samos – venind din porturile Turciei asiatice sau ale Dodecanezului de sud. Ceea ce se şi întâmplă, cu deosebirea că lipsiţi de manevră ne reluăm tristul rol de victime potenţiale. Rezerva de fitile s-a ars ignobil, singura speranţă de semnalizare rămânând lanternele cu acumulatori de la Relu Asimil.

În jurul orei 3 se produce condensul. Un strat gros de apă se aşterne pe iaht, pe timonierul de veghe la o eche

inutilă, umezindu-i hainele. Condensul pricinuit de pâcla groasă care trage între noi şi cer văluri dense de aburi care ne cufundă într-o masă de vălătuci vătoşi, lipicioşi, impenetrabili privirii, masă din care zemuieşte o zoaie sărată urâţind viaţa şi amărând cartul.

Spre zori pâcia este atât de groasă încât nu se vede nici la un cablu. Nu mai înalt de 20 – 30 de metri, întrezărim linia care-l desparte de senin, valul de pâclă ne conţine în pântecul lui sordid şi gelatinos, lipsi. nd. u-ne de cea din urmă armă de apărare împotriva navelor cu maşini: observarea.

La ora 7.30 se ridică o briză slabă din sud-sud-est care ne târăşte împreună cu pâcla, îndesind val de vată apoasă peste alt val, în aşa fel încât vizibilitatea scade sub un cablu. Tot atunci se aude duduitul înfundat al unei maşini de vapor. Senzaţie stupidă că duduitul vine din toate părţile. Secundul ridică melcul reflectorizant la crucetă. Sperăm ca nava să folosească radarul şi ca melcul nostru să ne indice existenţa. Cu sau fără radar, nava se întruchipează monstruos în pupa noastră, ieşind din pâcle ca o iazmă. Ca un făcut se aud maşinile altor nave care ne dublează prin ambele borduri, graţie melcului. Se verifică poziţia estimată. Cam 6 Mm travers

Portolago pe insula Leros. Identificăm mugetul nautofonului. Drept răspuns, cu atât mai mult cu cât iarăşi se umple pâcla de bătaia pistoanelor, skipperul dă prin porta-voce semnalul fonic: „navă cu vele în imposibilitate de manevră”. Ridicolă meserie să faci pe sirena şi s-o faci energic, umflându-ţi bojocii, cu atât mai abitir cu cât iată, a doua fierotanie ţâşneşte din pâclă şi se resoarbe în pâclă.

La 8.33 se întăreşte briza care mătura pâcla.

La 9.00 avem în travers tribord insula Farmakonisi.

Peisajul ne este familiar. Vedem în prova tribord insuliţa Kunelli şi masivă, insula Gaidharos. În babord, insula

Leros. Puiu spală iahtul. Azi-noapte a vărsat uleiul comestibil cu care a alimentat lămpaşul.

La 9.40 vântul se înătreşte, brusc, bătând sacadat în

rafale puternice.

Avertisment trecut cu vederea. Nu mai putem ţine pe

330°. Urcăm pe nord curat. Se pune pe hartă punctul estimat – observat: 37°25 latitudine nordică; 26°48

longitudine estică, având la travers în tribord insula Gaidharos şi la travers în babord insula Arki. Marea se zbârleşte. Spre orele 11.35 insula Samos ne barează drumul spre nord.

Este. ioi 8 au9 usl şi la ora 15.00 suntem la traversul insuliţii Semiopoula aşezată la nicio milă de coasta Samosului, cam la jumătatea distanţei între cele două strâmtori care despart Samosul de Ikaria şi Asia Mică. Marea arată unt. Rafalele se succed rafalelor, skipperul ignorând în continuare că fenomenul aparţine organic insulelor muntoase. Două iahturi de 13 m manevrează greu, cu randele terţarolate şi focurile de furtună, luând drum spre Pythagorion. Şi acest semn este trecut cu vederea.

Se pune problema în ce bord virăm?! Tribordul ne duce pe drumul cunoscut, prin strâmtoarea Samos în golful

Kuşadasi şi traversându-l spre vest-nord-vest, la extremitatea sudică a Chiosului. Babordul ne duce în strâmtoarea Furni, de aici scurtând notabil acelaşi drum spre

Chios. Socoteală de terian fost pilot. Drumul cel scurt.

Drumul fixat prin planul de drum. Drumul carene aduce privelişti noi, locuri necunoscute. Socoteala de turist cu automobilul. Socoteala de marinar ar fi urmat alt raţionament:

1 – am văzut iaht după iaht, sub diferite pavilioane urcând spre Chios prin strâmtoarea Samos;

2 – cunosc regimul vântului în strâmtoarea Samos şi golf. Ce-a adus nou Meltemi aici? Un spor în viteza vântului.

3, ce aduce Meltemi în strâmtoarea Furni? Se vede. Nebunie. Îndesat între Samos şi Ikaria ştie el ce face. Să

zicem că nu putem ieşi prin această strâmtoare.

Vom dubla Ikaria prin sud, deci sub vânt şi ieşind la larg vom urca direct spre Chios? Posibil când *Meltemi* bate din N-NE?

— Imposibil, ar fi răspuns marinarul.

— Posibil – a zis skipperul, ţinând cont că a urcat spre Samos pe 360°.

De la acest „posibil" teoretic, „posibil" infirmându-i prudenţa şi raţionamentul în care necunoscutele sunt interpolate cu suspiciune şi rezervă, posibil rostit la orele

15.00 când în loc de tribord skipperul virează în babord, iau sfârşit notaţiile obligatorii din „Caietul de cart" şi

„Jurnalul de bord". cu următoarea consemnare:

Deci, echipajul este în cockpit echipat pentru vreme dură şi skipperul lasă în pupa patru porturi excelente în care s-ar fi putut adăposti: Ireon, Pythagorion, port de iahturi, Psili Amnos şi Possidonio. Neţinând cont de relaţia relief-rafală iese din zona estică mai puţin accidentată şi se îndreaptă spre zona vestică accidentată puternic şi dominată de muntele Kerkis. Vântul suflând în rafale puternice nu părăseşte echea să analizeze situaţia în faţa hărţii. Îşi spune că se va strecura între insula

Semiopoula şi coastă, acolo unde evoluează graţios un iaht, la adăpost de rafale şi cu răbdare, făcând volte scurte va ieşi din strâmtoare încă pe lumină având de străbătut doar 12 mile.

Trei tentative de a urca între cele două insule, eşuează.

Semiopoula este un greabăn de piatră şi pământ roşcat cam de 2 mile pe lungime, greabăn vegheat în solitudine absolută de monastirea Agia Pelagia. Pe după acest greabăn afurisit scapă rafalele care ne întorc prova, ameninţând să ne arunce pe stânci. Se vede că preacuvioşii au menit locul. Sub vântul insuliţei abia putem s-o dublăm şi luaţi de rafale de la travers zburăm spre cap Agios

Domenikos, râzând cu gurile până la urechi. Ba mai

folosim şi clişeul verbal stupid, care ne aduce atâtea ponoase mai ales în ordinea morală a lucrurilor: „l-am păcălit”.

Vântul l-am păcălit, navigând şmechereşte pe linia limită care desparte zona ecranată, cu valuri acceptabile, de zona biciuită de rafale, cu valuri scurte, puternice şi căpăţânoase.

Dar deopotrivă ne-am păcălit pe noi înşine şi ne păcălim crâncen de cum dublăm capul Agios Domenikos şi ieşim în largul strâmtorii, încercând să strângem vântul şi să urcăm spre nord. Niciodată ca acum, pe uscat sau pe mare, n-am cunoscut ce înseamnă forţa vântului. S-a întâmplat ceva în metabolismul Egeeii. S-a schimbat culoarea cerului. Dulcele albastru egeean, albastru de smalţ, s-a transformat într-un albastru-cenuşiu, un albastru-oţeliu tăios şi flexibil, lamă de sabie. Marea înspumată şi-a pierdut şi ea culoarea de azurit umplându-se de otrava verde a adâncurilor răscolite. Văzduhurile gem, arborada ţiuie ascuţit, velele zbârnâie. Tăria vântului se simte material, se transmite în celulele vii prin vibraţia adâncă a iahtului.

Este numai începutul.

Izbit de Maltemi, *Hai-Huii* şovăie.

Ne aflăm la câteva cabluri de extremitatea sud-vestică a insulei Samos. Încercăm să punem prova pe cap Drepanou, extremitatea nord-estică a insulei Ikaria, astfel încât printr-o voltă sau mai multe să ieşim la mare liberă în nordul celor două insule.

Nu câştigăm nici măcar un sfert de cablu spre nord.

În schimb vântul ne împinge implacabil spre extremitatea nordică a insulei Furni. Un deşert de stânci izolate în mare.

O voltă spre a recâştiga ceea ce s-a pierdut cu deriva, adaugă o nouă derivă care ne scurge spre insuliţa Agios

Minas. Vizibil pierdem milă după milă. Conturul Samosului se estompează. Meltemi este mai tare decât Hai-Huij.

Suntem foarte aproape de grupul de insule Furni

care maschează vântul. Şi suntem foarte aproape de clipa deciziei. Vedem clar înălţimile sălbatice ale Ikariei. Istoria aviaţiei începe cu meşterul Dedal şi drama fiului său Ikar.

Drama s-a petrecut în Creta, dar nu se ştie cum a migrat legenda stabilindu-se aici; dar văzută sub biciul lui Meltemi, insula merită gestul lui Ikar, dobândirea libertăţii prin zborul salvator părându-i-se skipperului legitimă dacă nu, obligatorie.

Peisajul astral este de o singurătate absolută.

Deci, clipa deciziei.

Skipperul ştie că sunt momente-limită când trebuie consultat echipajul, dându-i-se astfel posibilitatea unei descărcări nervoase, unei comunicări în afara celei uzuale atât de zgârcite la bord.

— Suntem atât de aproape de Ikaria, spune secundul.

S-o dublăm prin vest… De dimineaţă am dublat-o.

Iarăşi ignoră skipperul experienţa abia încheiată. Iarăşi ignoră ce lasă în siaj. Iarăşi nu coboară la hartă ca smulgându-se din tensiunea clipei, detaşându-se, să judece lucrurile la rece. Iarăşi transformă planul de drum în fetiş; ca şi când i l-ar fi dictat însuşi Poseidon.

— Să ieşim din labirintul ăsta până nu se lasă noaptea, zice şi se angajează senin printre insula Agios Minas şi

Furni, prinţe alte zeci de stânci netrecute pe hartă, coboară până în capul nordic al insuliţei Anthro, se strecoară între Furni şi o stâncă gigant, între aceasta şi insuliţa

Makra, între insula Themina şi altă cocoaşă a uscatului rămasă la suprafaţa mării: insuliţa Alazo, reîntâlnind rafalele odată cu întunericul. Navigaţie la risc, cu ochii scrutând marea să descopere submarinele de rocă scăldându-se la suprafaţă, cu manevre scurte, cu avertismentul secundului:

— Stâncă în prova babord.

Şi replica stereotipă:

— Văzut!

Aventură de exploratori nautici ai acestui

microunivers selenar, poate dând un farmec inedit croazierei, transformând-o într-un joc palpitant „de-a piraţii”, cu totul altceva decât monotonia croazierei de larg, turism nautic în sensul lui cel mai romantic care ne ulcerează morga de navigatori, descoperindu-ne în schimb un peisaj straniu, înecat într-o tristeţe nesfârşită. Tristeţea vântului chinuind rocile şi pământurile aride, pustii de vegetaţie, tristeţea amurgului în pustietatea care dobândeşte măreţie posacă şi uşor lugubră. Imaginaţia populând zecile de golfuri şi de trecători, de şenale ţesute în labirint, ascunzători pentru piraţi şi contrabandişti, oricum controlate cândva de beiul Ghica al Samosului, aşa că, reîntâlnindu-şi confratele, skipperul dublează capul insulei Themina şi iese la

7 mile est-sud-est de localitatea Agios Kirikos de pe coasta sudică a insulei Ikaria.

Ikaria închide orizontul spre nord.

Masă sumbră de piatră, aproape pustie de lumini.

Se repetă ritualul oficiat înaintea intrării în noapte.

Pe întuneric, insula pare imensă. Măsurată pe hartă de la

Agios Kirikos la extremitatea vestică – însemnată de farul de pe cap Popas, are 16 Mm. Între cap Kamburi şi cap Agios Nikolaos face un golf lung şi prea puţin intrat în uscat. De la cap Agios Nikolaos urcă aproape de verticală un intrând terminat cu cap Popas de unde coasta urcă spre nord-nord-vest preţ de o milă şi jumătate. Este capătul insulei. De aici până la insula Mikonos, aşezată la travers, sunt numai 25 de mile. Drumul la Mikonos ne-ar îndepărta de Dardanele, dacă am avea un Diesel şi motorină am încerca o urcare spre nord prin Andros, prin strâmtorile Evripos şi Euvosikos care despart Eubea de continent şi ne-am întoarce prin Sporadele de nord. Croazieră egeeană de zile mari şi concediu lung, dar cum avem

Diesel *îmbord*, combustibil şi mai puţin, ne mărginim la rutina bordului. Secundul scoate apa care clefăie în santină cu pompa de santină până atunci ignorată absurd. Operaţia este comodă şi rapidă. Adică stă cocârjat primind

din când în când lovituri contondente de la paiolul. ridicat şi sprijinit de pontilul catargului, învârte manivela pompei, sorbul suge apa şi o refulează în căldăruşă, secundul îşi arată fesul în gura roofului, căldăruşă este înhăţată de skipper care vărsând-o în bordul de sub vânt se udă copios la fiecare lucrare. Şi de la capăt.

Apoi secundul întreabă dacă se poate culca. Şi de îndată începe să sforăie.

Apoi skipperul identifică o lumină fixă la uscat, netrecută pe hartă. Şi în acelaşi timp vede două pasagere cu ghirlandele de lumini înveselind întunericul venind de la sud-est, deci de la Patmos şi îndreptându-se spre Ikaria.

De la nivelul cockpitului se văd valurile exact ca în desenele copiilor, adică dantelând orizontul, vapoarele apar şi ele tot ca în desenele copiilor, taie noaptea pe linia orizontului, se apropie de masa întunecată a insulei şi dispar ca vrăjite, semn că au dublat cap Popas. Deci acolo este mare liberă. Să punem prova pe acel punct şi să citim amărâtul de compas de relevment fixat la ochi pe cutia bravului nostru Askania, acum scos din circuit.

Drum compas 268°. Din ochi ar fi cam 14 mile. Pe loch, 5 noduri. Să zicem trei ore, din care una îi revine secundului. Să ne strângem şireturile hainei de vânt, să închidem nasturii mantalei de ploaie, mai mult ciur decât manta şi să ne aşezăm comod pentru cel dintâi cart al nopţii; skipperul făcând oficiul de timonier peste rând de câte ori nevoile o cer.

Superbă noapte tăiată mereu de vapoare, cele mai multe venind din sud-sud-vest, din lumea Cycladelor, altele din sud, de pe un arc de evantai al cărui centru este cap Papas.

Excelent. Iată şi farul de pe cap Papas. Va fi un cart imperial. Suntem în drumul navelor care leagă Sporadele de gud cu Chios şi Lesbos, sau care urcă spre Dardanele, sau care se duc la Izmir. Mai corect vom ajunge în drumul lor peste 3 ore. Acum, doar spectator în loja săltăreaţă, skipperul scăpat de teroarea stâncilor se lasă pătruns de plăcerea intensă a pilotajului pe mare de gradul 3, cu vânt

de 6/8 m/s.

Şi dintr-odată, rafala!

Mai corect, punctul de cădere în mare al rafalei trasă de muntele Melissa. *Hai-Hui* 2 se află încă la 5 – 6 mile de insulă, drumul pieziş îl apropie de ea, rafala este puternică dar suportabilă, skipperul slăbeşte şcota focului şi văzând coama lungă, spumegândă a valului stârnit de rafală, ia la mână şcota randei. Se întâmplă în răgazul dintre primele rafale când referlantul este primit sub unghiul care-i convine iahtului, se întâmplă ca skipperul să trăiască acel moment limită când euforia îşi depăşeşte condiţia şi devine un fel de exaltare greu de controlat şi aici autorul este foarte circumspect cu noţiunile, pentru că se intră într-un domeniu al psihopatologiei în care nu excelează decât prin observaţia insului social şi, într-un fel, prin aceea a personajelor care aparţin istoriei.

Adică săltând pe val, lăsând rafala să se scurgă pe randa filată la timp, simţind până-n măduvă ţâşnirea iahtului, skipperul devine euforic, la a doua rafală se exaltează, raţiunea este sugrumată. Brutal, criteriile care-l pun în ecuaţie cu universul se inversează în folosul megalomaniei şi printr-o alchimie psihologică stranie, skipperul nu se mai raportează realist şi decent la univers, ci, inversând optica, operaţie pe care a ridiculizat-o dintotdeuna, raportează universul la fiinţa sa atotputernică, învelită inutil în mantaua cauciucată percutată rece de alicele vântului şi ale stropilor.

De aici până la paranoia atotputerniciei nu mai este decât un pas, din fericire barat de simţul umorului şi al ridicolului. Semnalul este dat de plesnetul sec al velelor şi de geamătul catargului. Omul de la eche ciuleşte urechea.

Atunci vede masa enormă de piatră a insulei.

Atunci vede cerul siniliu, astrele, orizontul necuprins al mării, luminile de drum ale navelor, atunci îşi imaginează la scara 1: 1 sud-estul european şi Orientul Apropiat, îl vede pe Alexandru Macedon înecându-se lamentabil în Granicus, un râuleţ situat ceva mai la nord pe coasta

Asiei Minor, participă la marşul „celor zece mii” despre care a mai fost vorba în cărţile cu *Hai-Hui* 2, se chinuie să tămăduiască durerile abdominale ale regelui regilor.

Darius, şi regăsindu-şi morga tuflită de rafale, revine la eche cu seninătatea inocentului pentru care se pregăteşte securea gâdelui.

Minutele încep să se dilate îndesându-se cu valuri lungi ale căror coame albe ies din întuneric pe un fond larg şi, intrând în formaţie de falangă, se reped la asaltul lui *Hai-Hui* 2 însoţite de chiotul dezmăţat al rafalelor. Întreaga noapte se umple de rafale şi valuri, Ikaria loveşte nemilos iahtul cu ciocane de vânt şi ciocane lichide, apărându-se înverşunat împotriva unui duşman nici măcar ipotetic.

Skipperul nu are niciun chef să debarce spre a lua urma lui Ikar. Nici măcar nu vrea să guste din apa miraculoasă a thermelor.

Noaptea se lungeşte dincolo de timpul măsurat cu ceasul, devine atotputernică, Strivitoare. Se identifică universului. Pare de-o seamă cu veşnicia. Striveşte. Anihilează sau, mai corect: ar strivi, ar anihila dacă n-ar fi rotirea lentă a constelaţiilor, timpul măsurat de Aldebaran, steaua înţelepciunii.

La orele 3 skipperul, ud până-n măduvă, tăiat de rafale, plesnit de stropii săraţi, cheamă secundul în cockpit. Lucrurile devin neplăcute. Apa din santină plescăie alarmant.

Iahtul răspunde greoi la comenzi. Are tendinţa să-şi accentueze ruliul. Se redresează greu dintr-o ambardee; Apar nave cu maşini care dublează capul Papas, Ieşit de sub vântul insulei Ikaria, *Hai-Hui* 2 este luat în primire de Meltemi. Valurile se ridică până la jumătate din înălţimea catargului. Deferlanţi haotici, imprevizibili, se sparg în cockpit. Velele zbârnâie ameninţător. Ceea ce trăim „iaht şi echipaj nu este o furtună. Este rezultanta unor furtuni succesive însumate după legi ale mecanicii lichidelor şi fluidelor care scapă skipperului. Vaporul ieşit bruşe din neant taie întunericul la o jumătate de cablu în babord.

Lama etravei spintecă valurile ţintindu-ne drept la cupola maestră.

— Volta, răcneşte skipperul.

Secundul se precipită la şcotele focului. Manevra se termină pe creasta valului care plesnindu-ne din tribord, accelerează giraţia, scoţând iahtul de sub burta borţoasă a cargoului. Blestematele! Navighează în formaţie. Parcă le-ar fi teamă de *Meltemi*. A doua voltă precipitată, cu catargul zbârnâind, ne scoate de sub prova celui de al doilea cargou. Hăulitul vântului, huruitul apelor, un zgomot imposibil de fixat prin scris, o tânguire-ameninţare, un foşnet dramatic, o prăbuşire surdă de mase lichide, apoi luminile unei localităţi situate la sud de farul Papas care nu are pe insulă tocmai locul de pe hartă. Nu se văd nicăieri lumina roşie şi cea verde indicând intrarea într-un port.

Chiar un sat pescăresc dacă este, vom acosta la pontonul lui, ne vom odihni, vom căuta gaura de apă, o vom călăfătui şi vom porni mai departe. Gândul devine obsesie. Apa ne intră pe sub capişoane, pe după gulerele pseudomantalelor de ploaie. Iarăşi suntem uzi până şi-n cizme. Senzaţia de disperare este dată de imposibilitatea iahtului de a urca în vânt. Nu putem modifica relevmentul la satul pescăresc, abia câteva lumini pâlpâitoare în imensitatea nopţii încrustate sărac în masa întunecată a insulei lui Ikar. Orice voltă în babord ne conduce pe un drum de 270, adică spre

Mikonos. Orice voltă în tribord sfârşeşte lamentabil prin drum de 55°, cea ce înseamnă teoretic farul Papas, practic ţinem prova pe far, dar Meltemi se scurge implacabil spre sud-est. Secundul se duce la prova să schimbe focul inter cu focul de furtună. Acrobaţie ameţitoare cu skipperul manevrând în aşa fel încât să-i ţină mereu puntea sub tălpi.

Este o luptă inegală. Istovitoare. Facem volte după volte la o milă de coasta extrem vestică a insulei Ikaria. Încercăm s-o dublăm spre nord. Nu reuşim decât să elştigăm câte două cabluri la fiecare voltă. Uzăm scotele.

Obosim cârma. Obosim greementul. Perseverăm. Ud, cu senzaţia aceea istovitoare a frigului care paralizează încastrată la încheieturi, skipperul aşteaptă zorii ca pe o izbăvire. Raţionează că odată cu ivirea acestora forţa vântului va scădea şi că va putea acosta. Preceasul zorilor este chinuitor.

Frigul umed stăpâneşte echipajul. Puloverele sunt îmbibate de apă. Meltemi îşi face de cap. Voltele se succed voltelor.

Fiecare cablu câştigat spre nord este plătit scump. Nu este ioc pentru amatorism şi pentru joacă de-a iahtingul. Profesionalizarea echipajului se face din marş. Începând cu manevra care se rafinează şi terminând cu aprecierea critică a fenomenului Meltemi.

Odată cu zorii, decepţia.

Lumina scoate la iveală relieful abrupt şi sălbatic al insulei. Suntem la 2 mile în largul capului Papas şi nu reuşim să identificăm nicio localitate la uscat. Câteva case şi atât. Secundul a scos zeci de găleţi de apă. Fizic, echipajul se apropie de oboseala limită. Moral, are duritatea rocilor. Ar fi ridicol să cedeze atunci când se află într-o croazieră estivală, în toate revistele de iahting din lume, tipărite pe hârtie velină, ori cretată, ilustrate cu magnifice fotografii color, apusuri de soare divine, mare albastră, cer zeiesc, croazierele estivale abundă fiind momeala şantierelor navale întinsă naivilor dispuşi să identifice fotografia cu realitatea. (A realizat şi skipperul asemenea fotografii, păcat că din nu se ştie ce motive obscure ele nu vor putea apare în carte). Se vede zona ecranată de muntele Melissa. Chiar sub farul cocoţat în singurătatea stâncoasă a unui pinten de piatră care intră în mare. Acolo valurile sunt mici sugerând echipajului ideea unui armistiţiu de arme. Manevra ne apropie de insulă. Identificăm localitatea. Case risipite pe fire de vale sub poala veriicală a abruptului. Un cheu de piatră la nivelul mării. Cum soarele ne usucă hainele, înviorându-ne, abandonăm ideea escalei şi profitând de acalmia aparentă oferită de ecranul capului Papas, ne hazardăm să-l dublăm,

dublind partea vestică a insulei Ikaria. Peisaj magnific. Canioane verticale înguste, surplombe şi brâne din piatră brun roşcată, stânci gigant veghind coasta căzând vertical în mare, golfuri liliput intrate între pereţii a căror verticalitate ameţeşte, un brâu de mare cu ape verzi oţelii abia încreţite şi dincolo de zona ecranată, spuma albă a berbecilor, valurile şi Meltemi.

Se ia gustarea de dimineaţă, se face ordine în interior şi se constată două lucruri neplăcute, care, practic, anulează ideea de navigaţie estimată. Ceasul deşteptător a fost catapultat din lăcaşul lui zăcând câteva ore bune în apa din santină, paiolul fiind ridicat spre a se uşura pompatul. Ceasul-brăţară „Ruhla" mai curând piesă pentru o colecţie de amatori decât ceas de navigator, a păţit un accident similar, alegându-se cu „leziuni interne" care fac imposibilă potrivirea lui, aşa că se estimează ora după soare: 9.30. Ceasul arată 11.50, se face diferenţa dintre ora „cronometrului" şi ora estimată, cunoscând că navigăm în fusul 2 estic şi secundul amintindu-şi de tratamentul aplicat de Slocum deşteptătorului său, scurge zeama sărată din deşteptătorul bordului, după care fierbe ulei comestibil şi i-l toarnă în măruntaie, aşteptând radios să se înfăptuiască miracolul. Bravul nostru deşteptător nu ia în consideraţie medicamentaţia secundului, sau poate tratamentul îl dezgustă, naiba ştie, că rămâne ţâfnos şi încremenit iremediabil.

— Atâta vreme cât vedem soarele şi stelele, nu este o catastrofă, îşi spune skipperul, invidăindu-i din rărunchi pe camarazii lui din antichitate care măcar aveau clepsidra.

Apoi se dublează cap Papas.

Aceeaşi singurătate aspră, sălbatică, aproape selenară, ca a majorităţii farurilor din această parte de lume.

Un tăpşan căţărat la câţiva zeci de metri pe roca dură, deasupra lui farul alb. căsuţa paznicului invizibil sau ple

cât cu caprele la păscut şi Meltemi.

Meltemi care ne plesneşte cu biciul lui năprasnic cu

nouă şi nouă de lovituri.

Hai-Hui2 îşi reia calvarul.

Valuri mari de 3/4 metri. Zburăm pe 285° – asta înseamnă Tinos şi vrem Tinos nemaiavând alimente, am predat şi *Tranzitlogul*; iar când facem volta cădem la două cabluri mai la nord-est de cap. Tăiem mereu drumul navelor comerciale, iată şi un cargou chinezesc gigant care joacă pe valuri, nu suntem singuri, dar asta nu schimbă cu nimic situaţia la bord. Ne încăpăţânăm să dublăm Ikaria prin vânt. Muncim cu sârg până când soarele trece de meridian şi Meltemi ne vără mereu în coasta stâncoasă, la fiecare voltă câştigând două sau trei cabluri. Spre ora locală 13 (ceasul indică ora 15.20) un calcul sumar ne conduce la concluzia că n-avem nicio şansă în vântul insulei.

Dacă acum, când intensitatea lui Meltami a scăzut, nu putem urca nici măcar pe E.N.E. ce vom face la noapte?

Perspectiva de a ne căţăra pe stâncile polizate de secole de Meltemi ne retează ambiţiile.

Gata!

Ne întoarcem în sătuleţul de sub cap Papas, acostăm, călăfătuim, nu se poate să nu găsim stupă, seu de oaie, smoală, întrebăm, dormim liniştiţi o noapte întreagă, ce fericire, ne spălăm şi mâine în zori vedem ce este de făcut.

Plin de entuziasm echipajul trece la executarea variantei.

Se dublează din nou cap Papas dându-ne de-a săniuţa pe valuri şi, cum intrăm în zona ecranată, Puiu pregăteşte o supă „din plic” şi deschide o conservă, dejun asezonat cu pesmeţi care ne încearcă tăria danturii.

Facem cale întoarsă dublând coasta sub un cablu.

Iată şi aşezarea salvatoare. Cheul nu există, nişte tipi care se scaldă impasibili şi nu reacţionează la semnele noastre au apă până la piept, se văd o puzderie de stânci, trei şalupe sunt ancorate mai la larg şi nu date la uscat un păienjeniş de parâme groase, semn că nu se bizuie pe ancore, apoi este un fel de dig, o pasă minusculă şi sub un fel de grotă se văd catargele câtorva bărci de pescuit.

Apa este puţin adâncă. Vântul cutreieră uliţele pietroase, casele suspendate pe bârne dau locului un aer neobişnuit şi tot fotindu-se după cârmă începem să simţim cum ni se urcă presiunea la ulei. Cu atât mai abitir cu cât nişte ti pl care se fâţâie într-o bară n-au măcar ideea să ne abordeze şi să ne întrebe de sănătate, Timpul trece, de ancorat nu ancorăm din moment ce şalupele acelea sunt legate de uscat, aşa că singura şansă rămâne să încercăm ca până la noapte să găsim un port adevărat care, după hartă pare a fi Panagia, tocmai în extremitatea opusă a insulei, cu toate că pe harta turistică a Samosului există o indicaţie conform căreia capitala Ikariei ar fi Agios Kirikos având două curse de pasageri săptămânal. Acolo unde acostează un vas de pasageri, poate acosta şi *Hai-Hui* 2.

Agios Kirikos este scris pe hartă cu caractere subţiri.

Panagia cu caractere grase. Deci, Panagia. Întoarcem pupa insensibililor de la uscat şi cu vânt bun de dinapoia traversului zburăm spre portul visurilor noastre: Panagia

— Egal 22 mile marine, egal aproape 8 ore.de navigaţie plăcută. Suntem după 28 de ore de nesomn dar soarele ne-a încălzit oasele şi ne-a redat optimismul, cu toate că din

30 în 30 de minute secundul trece skipperului 5 găletuşi de apă verzuie, pline ochi.

Se întâmplă un fenomen psihologic explicabil prin gradul de oboseală, dar inacceptabil, conducând la iresponsabilitate.

Amnezia. Amnezia totală. Skipperul a uitat ce s-a întâmplat sub vântul insulei în noaptea trecută.

Skipperul vede norul *cumulus lenticular* format deasupra vârfului Melissa. Ştie exact că acest nor este semnul prevestitor al rafalelor albe. Ba a şi scris în capitolul respectiv din „Croaziera cu vele”.

Este *vineri 9 august 1985* spre orele 17. Am dublat extremitatea sud-vestică a insulei, vedem o şalupă navigând la câţiva metri de coastă, sporovăim şi de aici începe neglijenţa skipperului care trebuia să-şi ofere două ore de somn şi, odihnit, să judece situaţia cu harta în faţă,

luându-şi toate măsurile de precauţie impuse de navigaţia cu vele sub insulele muntoase ale arhipelagurilor greceşti.

Deci sporovăim şi iahtul poartă velatura de drum, skipperul fiind grăbit să ajungă într-un port înainte de lăsarea întunericului. Fără niciun avertisment în afara norului lenticular care acum arată urât, vârful Melissa împroaşcă iahtul cu trei ciocane de vânt succesive. Este salva de reglare a tirului. Prins cu velatura de drum, *Hai-Hui2 se* culcă pe coama valurilor, capătul ghiului intră în apă, catargul se arcuieşte şi zbârnâie, şarturile din vânt se întind să plesnească, cele de sub vânt fac burtă. Al doilea ciocan de vânt face ferfeniţă una din forţele superioare ale focului. Al treilea ciocan rupe şcota randei, şcota delicată, pentru bărci de agrement pe lacuri interioare. Între primul şi al treilea ciocan de vânt au trecut mai puţin de 2 minute. Când şcotele atârnă lamentabil peste bord, când secundul se precipită să prindă ghiul şi să le înnoade, când focul ameninţă să se sfâşie în întregime, când iahtul dă ambardee care aduc crestele valurilor la nivelul sparge

— Valului, catargul ameninţând să fie smuls cu şarturi cu tot, cerul şi marea devenind oţelii şi când se aud căzând hărţile, documentele şi rechizitele de sub masa de navigaţie, skipperul constată filosofic;

— Puiu, până aici ne-a fost!

— Ieri am împlinit 37 de ani, spune secundul.

Replica declanşează mecanismul raţionamentului lucid, înţepenit de oboseala sleită în osânza căreia se complăcuse skipperul până atunci. Skipperul ştie că fusese la un pas de catastrofă. Că odată şavirat nimeni şi nimic n-ar mai fi salvat iahtul şi cu atât mai greu echipajul în această pustietate absolută, chinuită de rafalele bezmetice nu mai slabe de 25 – 30 m/s.

— Dă-mi şcotele, spune skipperul. Caută parâma de alpinism. Într-o secundă.

Secundul care recuperase rupturile şi le înnodase, coboară în careu. Skipperul parează rafalele. Jocul devine pasionant. Filând şcotele când simte rafala şi slăbind cârma, ciocanul de vânt scapă de pe vele reducând

amplitudinea ambardeei. Secundul găseşte vechile şcote, amintiri de la prietenul skipperului, vânătorul de munte sihăstrit inexplicabil, care, iată, salvează situaţia. Făcând acrobaţie, cu ghiul ţinut disperat înăuntrul bordului, secundul care abia împlinise 37 de ani, schimbă şcota ruptă cu parâma de alpinism, trecând randa sub ascultare absolută. Desigur, atunci când catargul a intrat sub 30°, când valurile au încălecat sparge-valul, skipperul a gândit posibilitatea naufragiului. Spre a nu crea panică, n-a ordonat scoaterea şi legarea centurilor de siguranţă. Iahtul era perfect manevrabil, se impunea doar reducerea velaturii. Stăpân pe randă, aduce iahtul cu prova în rafale şi secundul schimbă focul de drum cu focul inter şi ia o terţarolă la randă, după care se pilotează prudent spre limita bătăii maxime a rafalelor albe, acolo unde echipajul pune stăpânire pe sine, pe manevra şi pe noaptea cutreierată bezmetic de vânt.

Duhurile negre ale nopţii

Noaptea de *vineri 9 august* spre *sâmbătă 10 august* pune echipajului o sumedenie de probleme, mai toate de ordinul cunoaşterii, o câtime din ele legate de psihologia navigatorului pe micile bărci cu vele, o altă câtime referindu-se la statutul psihologic şi moral al oboselii fizice şi la reacţia subiecţilor epuizaţi fizic faţă de factorii agresivi ai mediului înconjurător, de asemenea pune probleme de manevră a iahtului cu vele în rafalele produse de vânturile descendente caracteristice insulelor muntoase din

Marea Egee şi de pilotaj pentru descoperirea unei pase de intrare într-un port necunoscut, probleme ale adoptării deciziei, într-un cuvânt, noaptea de 9/10 august 1985 se transformă într-un dascăl savant, colţos, imprevizibil, evident sadic, gata să-şi execute prin înec elevii neglijenţi şi mai grei de cap.

Momentul limită depăşit, echipajul adaptează manevra la condiţiile impuse de rafalele care se succed la intervale neregulate, dar vizibil de intensităţi suportabile după ce s-a ieşit de sub acţiunea nefastă a vârfului

Melissa.

Avem în babord creasta ţepoasă a lanţului muntos Atheras care alcătuieşte de fapt insula, orientat de-a lungul ei de la vest le est. Ştim acum că vom primi salvele de vânt mai ales prin gura văilor, prin canioane şi şeile reliefului şi mai puţin sau deloc la traversul crestelor care se scurg spre mare. Ştim de asemenea că avem două zone în care putem naviga mai liniştiţi. Prima, la câteva cabluri de coastă, în zona ecranată de relieful acesteia şi a doua, la cel puţin 4 mile de insulă, acolo unde forţa rafalei scade, ciocanul de vânt transformându-se în rafală moderată.

Mai ştim că zona periculoasă se află între 5 – 6 cabluri de la coastă şi 3 – 4 mile în larg, zonă unde ciocanele de vânt au intensitate maximă, efectului distrugător al vântului adăugându-i-se efectul valurilor de rafală care primite din bordul din vânt îşi însumează forţa de răsturnare la forţa vântului.

Skipperul se refuză analizei psihologice a momentului limită. Nu pentru că nu l-ar tenta depistarea zecilor de reacţii interioare, succesive sau simultane, de la rudimentele de îndoială care încearcă să se aglutineze în jurul unui atom de frică, până la dinamica fulgerătoare a reacţiilor-manevră, singurul mod de a obţine victoria atunci când pilotezi un vehicul aerian, maritim sau terestru. Este prea ocupat cu pilotajul, prea preocupat să descopere Agios Kirikos, ca să-i mai ardă de analiză interioară, iar posterior faptului, când îl relatează de la masa lui confortabilă de lucru având în hublou imaginea livezii, a viei şi a luncii arămite de toamnă, i se pare că ar săvârşi o contrafacere, un fals. Se notează doar psihologia gestului

— Ripostă. Conexiunea dialectică şi logică a întregului proces de computerizare a datelor agresiunii şi sincron a datelor gestului-ripostă care însumează cunoştinţele de specialitate, experienţa, puterea de selecţie şi sinteză, luarea deciziei şi forţa de a o materializa în gestul-ripostă. De fapt aici este vorba de psihologia omului de acţiune; dar cum nu scriu o carte de

psihologie, revenim la bord unde se constată că echipajul a luat hotărârea să rămână la manevră în plen, secundul având grijă de şcotele focului şi deopotrivă să vegheze marea, deoarece skipperul a hotărât să dubleze insula în zona limitrofă coastei.

Echipajul n-a dormit de 33 de ore, faptul traducându-se printr-o senzaţie stupidă, de existenţă într-o lentoare câlţoasă şi amorfă având tendinţa să diminueze viteza computerizării datelor exterioare şi pe cea a deciziei, acţiune de dereglare interioară căreia i se adaugă frigul.

Nu orice fel de frig. Un frig umed, un corp gelatinos prevăzut cu sute şi mii de cili vibratili care, pătrunzând prin ţesuturile veşmintelor se interpun între acestea şi corp, secretând materie vâscoasă-lipicioasă, absorb cu delectare căldura corpului condamnat la nemişcare prin însăşi poziţia nenorocită a timonierului. Insula umbreşte zona de mare limitrofă, adâncind senzaţia de întuneric total pe care *uraniscul* înstelat, n-o poate risipi. Din acel întuneric păstos se întruchipează duhurile negre ale nopţii.

Unele iau forma rafalelor, altele pe a stâncilor izolate, altele scot din neant pinteni de piatră repeziţi în burta valurilor. Insuia pare un imens pământ mort abandonat nopţii, mării şi vântului. Desigur echipajul face abstreţie de sugestia terifiantului emanată de această navigaţie, luând lucrurile în ordinea lor obiectivă. După poziţia Carului Mare pe cer s-ar putea să fie miezul nopţii.

Iată Agios Kirikos.

Harta nu spune nimic. Echipajul descifrează luminile disparate ale unei localităţi aşezate în etaje succesive pe coasta abruptă a muntelui, conturul unui golf, un *front de mer* pe care circulă foarte rar maşinile şi în spatele unei peninsule cu greabănul mult intrat în mare, ceva ce ar aduce cu luminile unui cheu, fără cunoscutele lumini verde-roşu marcând pasa.

Se hotărăşte acostarea cu orice preţ. Iahtul face prea multă apă. Echipajul este sleit. Se pare că am intrat într-o zonă ecranată perfect şi că rafalele slabe pe care le prindem în vele ne vor ajuta să intrăm în acest golf

salvator.

Secundul este trecut la prova să piloteze skipperul printre stâncile posibile.

Înţelept, skipperul tentează o apropiere savantă, venind spre fundul golfului din extremitatea lui vestică, spre a putea folosi eventualele rafale de la travers, el năzuind spre extremitatea estică a acelei pungi de apă intrată în insulă. Planul de intrare pare excelent. Ne apropie până la o jumătate de cablu de o faleză înaltă, luminată ici, colo de lampadare, dincolo de care se văd luminiţele timide ale unor bungalowuri, ori ale unor case izolate. Este şi un pinten de stâncă dincolo de care o altă adâncitură în uscat este mărginită de ceva ce seamănă cu un local de noapte, farurile automobilelor filând coasta de la presupusul port la presupusul local şi viceversa. O căldură interioară nebănuită anulează procesul de absorbţie termică exercitat de cilii vibratili mai sus pomeniţi.

În sfârşit, un port şi cu el, odihna.

Blestem!

O rafală nenorocită, o rafală brutală, o rafală diabolică cade pe foc, ne răsuceşte prova şi ne aruncă spre larg unde ne iau în primire alte zeci de rafale, adevărate ciocane de vânt, obligându-ne la manevre spre a executa un nou *approche*. Patrulăm coasta, voltele pe rafale fac să trosnească catargul, intrăm în zona ecranată, evităm poziţia de aterizare anterioară, căutând o poziţie chiar pe mijlocul golfului.

Asta era.

Pătrundem lent în golf.

Ne îndreptăm spre cheul ipotetic. Încep să se precizeze linia digului, a lampadarelor, luminile de la uscat proiectate pe luciul apei deschid pârtii în întunericul dens şi.

Blestem!

Rafala nenorocită, rafala brutală, rafala diabolică, căzută nu se ştie de pe ce formă de relief, ne răsuceşte prova şi ne aruncă în larg.

Încercăm fără foc.

Acelaşi rezultat.

Încercăm un *approche* din est spre vest, dublând monstrul de piatră care veghează intrarea estică a golfului.

Rafala ne pălmuieşte cu neruşinare.

„Ikar, băiatule, ce naiba, suntem din aceeaşi tagmă, înţeleg s-o faci cu alţii, care nu-ţi cred legenda. Îţi aperi tainele, este dreptul tău, după cum este şi dreptul meu să acostez aici unde vin atâţia suferinzi să-şi tămăduiască oasele şi măruntaiele”.

Chicot aproape obscen.

Rafala care ne mătură din golf.

Sunt sigur că Ikar nu şi-a luat zborul de pe această insulă. Ikar a fost un temerar şi un generos. Altfel n-ar fi intrat în legendă.

Nişte iezme spurcate bântuie coclaurile astea, o să le spânzurăm de laţe la crucetă, ne sar toate capsele şi o luăm de la capăt cu o înverşunare neagră.

Approche, jubilaţiune, rafală.

De două, de nouă ori.

— Pun prova pe Panaghia, spune skipperul căscând gata să înghită insula cu muntele Melissa cu tot. Mai rezist o oră. Culcă-te şi mă schimbi când te trezesc.

Urmează cea mai lungă oră a croazierei. O oră-veac.

O oră-mileniu. O oră până la facerea lumii. Lochul sare la

8 noduri. Creasta muntelui Atheras se teşeşte vizibil spre capătul estic al insulei. În tribord se conturează vag grupul insulelor Fourni. Esenţial este ca skipperul să nu adoarmă la eche. Să-i dea răgaz secundului să-şi refacă forţele. Apoi să doarmă el însuşi un ceas încheiat.

— Esenţial este să nu adormi, ordonă skipperul şi se zgribuleşte în costumaţia lui ridicolă anti-vmt şi antiploaie, primind stoic rafale care catapultează iahtul într-un fel de surfing palpitant şi ameninţător.

Intermezzo cu somn

N.

După 34 de ore de cart, skipperul cade într-un somn

care-l rupe de realitatea iahtului şi-l cufundă în inconştienţă.

Nu este somnul uşor prin care simte şi o deviere de două grade de la un drum, ori întărirea vântului cu doi, trei metri pe secundă, prin care aude arborada şi foşnetul valurilor, nu este cunoscutul somn de veghe al organismului antrenat şi robust; este un fel de abandon de sine, o anticameră a morţii, când se încearcă o regăsire de sine în profunzimile secătuite ale celulelor.

Când iese din această comă gelatinoasă şi râncedă, mijeşte de ziuă. Dialogul skipper-secund este şi pilduitor şi plin de învăţăminte.

— Cât am dormit?

— Cred că două, trei ceasuri!

— De ce nu m-ai trezit când ţi-am spus?

— Dormeaţi aşa adânc.

Secundul este livid.

— Unde suntem?

— Nu ştiu!

— Cât ai avut pe loch?

— Peste 10 noduri.

— Pe ce cap ai ţinut?

— Tot pe ăsta! Da’ s-o mai mişcat compasul.

Drept în prova, mare liberă. Spre est sud-est, doar de acolo răsare soarele, un cap sălbatic şi o insulă mai la sud, o spinare enormă de piatră şi pământ roşcat. Skipperul ia harta în cockpit, fără să-i treacă prin gând gestul elementar care trebuia să-i fixeze un punct aproximativ, gestul socotelii aritmetice, adică pe drumul ţinut de secund să însumeze vectorii noduri, ceea ce ar fi dus la constatarea că în 2 ore şi 30 iahtul a făcut aproape 25 de mile marine, neavând nici ceas şi necrezând pe cuvânt nici lochul, punctul trebuia estimat pe un drum adevărat de

58° – adică paralel cu Ikaria şi la o distanţă de 15 – 20

Mm de Therma, localitatea unde s-a făcut schimbarea cartului. Aici skipperul a căzut în rutina cotidiană când şi-a estimat viteza da 3 noduri, apreciind că se află undeva

între extremitatea estică a Ikariei şi cap Malaki, extremitatea nordică a insulei Fourni, adică acolo de unde a început acest periplu ikarian. Nefiind atent la raportul secundului, acesta nestăruind asupra vitezei neobişnuite, skipperul face o dublă greşeală:

— Ratează şansa de a dubla insula Samos prin nord, scurtând drumul cu câteva zile;

— Confundă aspectul coastei extrem vestice a Samosului între cap Katavasis şi cap Agios Domenicos cu grupul de insule Fourni.

Dublă greşeală care se contabilizează cu semn pozitiv în sensul că explorează toată coasta de NV şi S a Samosului, realizează o escală tehnică excelentă la Ormos Marathokampou în care secundul depistează gaura de apă şi reduce infiltraţia la jumătate, stabileşte condiţiile hidro-meteo şi tehnice de urcare spre nord prin strâmtoarea

Samos, străbătută în sens invers la coborârea spre Sud şi, fapt neaşteptat, abia acum îl întâlneşte pe Pythagora.

Suntem în zorii zilei de *sâmbătă 10 august*, la mare liberă, avem în pupa babord Ikaria şi, undeva în tribord, la travers, pământ ferm, de o formă inconfundabilă, îşi spune skipperul trimiţând secundul la culcare. Mare de gradul 3, briză tare şi obsesia portului-escală unde să dormim pe săturate măcar o noapte. Aici se deschide o nouă paranteză, cvasididactică. Este vorba de rolul nefast al obsesiilor rod al oboselii, al imposibilităţii de a ţine legătura cu lumea exterioară, al sărăciei în hărţi şi documente de navigaţie. De 24 de ore singurul gând al echipajului este să acosteze într-un port spre a depista gaura de apă şi a-şi reface forţele. Gândul hrănit în singurătatea bordului, amplificat în discuţii stereotipe, udat mereu cu găleţile pline ochi scoase din santină, transformat în obsesie face asociaţii la liberul arbitru, fără să mai ţină seama de realitate şi logică. Este mult mai comod să presupunem că ceea ce avem în prova tribord să fie Fourni şi nu Samos pentru că Fourni seamănă mai bine cu reprezentarea grafică pe care skipperul o are pe hartă

şi aşa săracă în amănunte, hartă privită superficial, fără să apeleze la ajutorul compasului-distanţier, cu atât mai mult Fourni cu cât se vede spre sud, skipperul refuzând până şi ipoteza că s-ar afla undeva la nord de cap Katavasis-insula Samos, Dacă atunci greşeala de estimă a skipperului a< condus la rezultate excelente, altă dată şi în alte condiţii lucrurile s-ar putea complica neplăcut. De aici concluzia care impune navigatorului să-şi găsească răgazul de a lucra la hartă respectând întocmai întregul ritual al stabilirii punctului; dar mai ales obligaţia de a trasa cart de cart drumul pe hartă şi de a-şi fixa punctul estimatobservat, lucru care la *Hai-Hui* 2 nu s-a mai făcut de 24

de ore, skipperul încrezându-se prea mult în posibilitatea lui de a aproxima poziţia faţă de reperele de la uscat.

Puţintel vedetism, puţintică delăsare, puţintică superficialitate, nicio scuză reală şi manevra care-i trânteşte onorabilului de la cehe un 2 cât el de mare, stricându-i foaia din catalog având drept titlu „De la Kos la Qanakkalc”.

Adică manevra care se supune instinctului şi nu raţiunii, inspiraţiei de moment şi nu concluziei deliberate. Viraj spre sud, când drumul iahtului este nordul, în cel mai rău caz nord-estul. Viraj spre sud când vântul ne urcă spre nord-nord est. Inexplicabilă schimbare de bord când foarte bine se putea căuta un adăpost şi pe drumul ţinut până atunci. S-ar părea că autorul insistă prea mult pe greşeala tactică a skipperului. Luaţi o hartă a Dodecanezului, nu neapărat una de navigaţie. Fixaţi un punct la o jumătate de centimetru la NV de capul Katavasis, sau undeva la NV de coasta nord vestică a insulei Samos. Veţi vedea că drumul trasat pe 45° duce în baia Lebedos de pe coasta Asiei Mici, iar cel pe 180° dublează coasta Samosului, întorcând pupa drumului spre casă. Ceea ce nu este totuna, mai ales că Meltemi se arată clement şi navigaţia în strâmtoare este plăcută. Aşa se face că *Hai-Hui* 2 supunându-se skipperului se repede spre sud, intră între două insule de-a dreptul

gigantice şi dintr-odată, fără niciun avertisment, ceea ce părea să fie Fourni devine altceva, peisajul se îndulceşte, apar căsuţe răzleţe, vegetaţia este abundentă, din munţi coboară rafale decente, sunt o mie de golfuri şi golfuleţe la uscat, unul mai ademenitor decât celălalt şi cum secundul s-a trezit şi a venit în cockpit, cum skipperul simte oboseala încercând să-i anuleze raţiunea şi reflexele ia hotărârea să ancoreze în primul golf mai ospitalier, să scoată tot echipamentul şi cazarmamentul la uscat, să se dea echipajului o supă caldă, apoi

să se sune stingerea, fie ce-o fi. Iată un fel de dig, o casă, iată lanuri verzi de trestie cum are Horia la Grădiştea, iată livezi în coasta muntelui, o plajă largă, ceva semănând a monastire, un golf ideal apărat în flancuri de spinări înalte de piatră, apa este puţin adâncă, de un albastru fluid, ne apropiem de ancoraj cu velele pline, simţim cum ni se destind nervii, se coboară velele şi se fundarisesc ambele ancore ca la carte.

Răsuflăm uşuraţi.

Ne aflăm într-un golf adânc, flancat în tribord de spinarea abruptă a coastei dubiră de un cordon de stânci submarine spre care, vizibil, sunt aplecat algele, semn că există un curent de la larg spre acel cordon stâncos.

Alarmă. Iahtul derivează spre stânci. Ancora derapează pe fundul prunduit. Manevre pe ancore. Întoarcem prova în curent. Se pare că ne-am fixat. Opusul cordonului stâncos este un foarte lung şir de creste stâncoase, un fel de greabăn de dinozaur pietrificat, o peninsulă care taie ancorajul în două, perdea bună să oprească rafalele venind alert dinspre coastă. Întindem mandarele. Agăţăm la uscat tot ce s-a saramurat sub cuşete. Niciun colţişor din careu n-a rămas ferit de apă. Trebăluind cu ochii mereu pe reperele de la uscat, stupoare descoperim semnul:

„Ancorajul interzis!” O pustietate aproape desăvârşită, o plajă bolnăvoasă unde se soreşte o pereche cam flască, măslini şi… ancorajul interzis. Abia în seara acelei zile, cu iahtul suportând salvele rafalelor în portul

Ormos Marathokampou, skipperul va şti că a fundarisit ancora în faţa monastirii Agio Ioannou, aşezare monahală sihăstrită în extremul sud-vest al insulei Samos. Aşteptând din clipă în clipă să apară vreun cerber al locului care să ne someze să ridicăm ancora, sorbim tacticos supa fierbinte, ocupaţie întreruptă de câteva ori de deriva periculoasă a iahtului.

Curentului i se adaugă forţa rafalelor.

Este limpede! Nu putem rămâne aici peste noapte.

Riscăm să ne punem pe stânci.

Locul este de o frumuseţe stranie, înfundat în liniştea biblică stăpână încă în arhipelag. Rafalele trec foşnind prin pădurea de trestie verde. Soarele, măslinii, cerul, marea se conţin în liniştea adâncă, după cum se conţin culorile, nostalgia, neliniştile. Ne strângem hainele. Sacii de dormit. Echipamentul. Buimaci de nesomn, cu greaţa aceea a sleirii sufocându-ne, trecem la posturile de manevră. Se virează ancorele. Se ridică velele. Câteva rafale moderate ne fac să dublăm capul Domenikos. Undeva, la larg, evoluează graţios un iaht. Acolo unde iahturile fac volte jucându-se pe vânt, acolo sunt şi porturi pentru a le adăposti. Ironia constă în faptul că skipperul o ţine morţiş că se află în insula Fourni, cu toate că linia coastei este în general est-vest, cu golfuri adânci şi dantelate din belşug. Tot căutând portul Fourni, explorăm plini de încântare golfurile Agios Ioannou şi Bay Patniotes. Iată că aici, o barcă încărcată cu femei şi copii dublează coasta în sens invers. Venim aproape. Puiu întreabă strigând în engleză dacă portul Fourni este în direcţia în care navigăm, ei răspund în acelaşi mod: Ormos Marathokampou.

Nu înţelegem, nu înţeleg nici ei şi ne despărţim fluturând mâinile amical. O barcă pneumatică tip zodiac pilotată în viteză de tineri care ne ignoră, apoi al treilea golf adânc, lume multă la baie, un sat, un debarcader de la care pleacă o şalupă de pasageri, un iaht vârât într-o pungă de apă intrată mult în uscat. Tentaţia de a ancora acolo, apoi raţiunea, apa este puţin adâncă, volta, rafalele încep să se întărească şi iată că muntele se îndepărtează

de coastă lăsând loc unei palme de câmpie, iar linia ţărmului n-are nici în clin nici în mânecă cu desenul insulei Fourni.

Şalupa de pasageri dispare undeva într-un zimţ al reliefului, distingem şoseaua, casele unei aşezări, rafalele se îndesesc, plimbarea de agrement a luat sfârşit şi din pâclele depărtării se conturează un dig, linia zveltă a unor catarge, albul pereţilor, roşul olanelor. Localitatea este aşezată în pantă dulce, apoi începe abruptul, o şa largă în care este aşezată o altă localitate mult mai mare, muntele este în babord, în tribord, deci spre est, se ridică o cocoaşă împădurită şi în zare se profilează silueta greoaie a unui munte masiv. Rafalele din prova ne interzic intrarea în portul aflat la travers. O plajă largă, aurie, lume pe plajă, un dig intrat mult în golful artificial apărat dinspre nord-vest de alt dig, şalupe de pasageri, iahturi, două bărci de pescuit, o barjă, manevră de vele, nu putem intra, jos velele, motor.

Tur de port, apa mică, la molul central greu de intrat, skipperul vede că molul stă sub ecranul clădirilor, că celălalt mol este bătut de valuri, dar nu poate alege şi nici benzină pentru manevre repetate nu poate risipi. N-avem ceas la bord. În consecinţă nu ştim la ce oră ne legăm la digul vestic al portului Ormos Marathokampou. Rafalele ne presează în piatra molului. Suntem obligaţi să garnisim bordul babord cu toate baloanele de acostare pe care le avem. Secundul pleacă în recunoaştere. Descoperă cişmelele de la plajă şi de pe *front de mer*. Un tutungiu care vorbeşte italiana. (Insula a fost ocupată de italieni în timpul celui de-al doilea război mondial). Poliţia. Află că nu există oficiu poştal; deci nu vom putea telegrafia acasă anunţând că întârziem încă 10 zile şi că vameşul va veni la bord mai târziu.

Cea dintâi obligaţie este să ne civilizăm.

Operaţia se face la cişmeaua de la plajă, cu voluptatea pe care-o degajă luarea în primire a propriului corp îndepărtat, rupt de sinele său. Dăm jos slinul care ne-a umplut porii. Ne bărbierim la sânge. Spălăm sarea,

lăsăm pielea să respire, ne reîntâlnim cu noi înşine. Bem apă dulce în neştire.

Abia după ce ne rehidratăm întâlnim lumea care ne înconjoară încremenită într-o stare de beatitudine idilică, zăcând sub un clopot de zăduf arzător, treierat de rafale fierbinţi.

Aşadar suntem în după-amiaza zilei de *sâmbătă 10 august 1985* la o oră imprecisă, într-un port botezat Fourni mai mult ca să avem un punct de referinţă în spaţiu, decât din certitudine. Echipajul bine bărbierit, bine spălat scoate la uscat ceea ce nu reuşise să usuce de dimineaţă. Se face ordine în careu, aşteptându-se autorităţile.

Iahtul a fost legat astfel încât să primească rafalele din sectorul prova. De fapt le primeşte din tribord, cam un cart dinaintea traversului. Asta înseamnă că *Hai-Hui* este presat nemilos în piatra molului, că pierde două baloane de acostare dăruite la lansarea lui la apă de echipajul navei-şcoală *Mircea* şi că un colţ de piatră muşcă adânc din bordaj, ameninţând să ne dea o gaură de apă.

Când echipajul se chinuie să mute baloanele de acostare, apare reprezentantul autorităţii care, înainte de a ne lua actele la puricat sare pe barjă de unde se întoarce cu câţiva metri de parâmă din cânepă, groasă ca pe braţ, parâmă pe care echipajul o pune la post în babord, de la prova la pupa, înlocuind cu eficienţă maximă întregul arsenal de baloane. Omul este expeditiv, constată că am acostat din forţă majoră în portul Ormos Marathocampou, spune că nu este autorizat să primească *Tranzit Log-ul* nici noi nu vrem să-l predăm, cu Meltemi nu ştii niciodată ce ţi se poate întâmpla şi după încheierea rapidă a formalităţilor, secundul trece la depistarea găurii de apă. Uscând santina cu buretele, descoperă un dop din lemn, tăiat cu un cuţit foarte ascuţit. Alertat de cantitatea mare de apă infiltrată ca niciodată în santină, văzând dopul, skipperul imaginează pe loc un întreg eşafodaj de acţiuni nedemne, îndreptate împotriva lui *Hai-Huiş* şi a echipajului său. Precedente existau. Se subtilizaseră siguranţele

bolţurilor care fixau şarturile, lucru care trecut cu vederea putea duce la pierderea catargului. Nimeni nu avea nevoie de câţiva centimetri de sârmă absolut inutilă dincolo de rolul de siguranţe. Iată că acum imbecilul cu siguranţele s-a dedat la un act criminal.

Skipperul face rapid portretele atentatorilor posibili, amintindu-şi cum s-a scos din santină o bună parte din marea Egee, fără să observe că dopul incriminat este din mahon şi nu din stejarul care alcătuieşte coca, sub tensiune fiind omul este în stare să ia cuţitul în dinţi şi să danseze dansul răzbunării pe cadavrul atentatorului. Când iahtul va reveni la Tomis, dopul cu pricina va fi arătat lui Relu Asimil, garnisit cu imprecaţiile de rigoare. Replica inginerului militar, laconică, va tempera focul răzbunării, potolind spiritele şi restabilind drepturile umorului şi ale ironiei.

— Este mahon şi probabil a rămas vârât pe undeva, când s-a refăcut interiorul. L-a scos apa.

— Am găsit, a spus Puiu, după ce a eliminat rând pe rând toate cauzele posibile începând cu infiltraţia de pe lângă tubul lochului. Priviţi!

Skipperul priveşte şi nu-i vine să-şi creadă ochilor.

Două din filele pornite chiar de lângă chilă, în babord, acolo unde pontilul catargului se sprijină pe chilă sunt slăbite şi la fiecare plescăit de val avem senzaţia că joacă, lăsând să se infiltreze un şuvoi subţire de apă. Skipperul lăsă operaţia de fixare pe seama ingeniozităţii şi îndemânării secundului şi privind filele jucăuşe de la care.ar putea începe un proces de dezmembrare al ansamblului, realizează că vameşul, ori poliţistul care a adus parâma, a spus: Ormos Marathokampou. Se catapultează la masa de navigaţie şi desfăşoară harta turistică a insulei Samos.

Pe barba lui Posseidon suntem exact în centrul marelui golf din vestul Samosului, simetric celui din est, unul numindu-se Marathokampou, celălalt Ţiganion. Coasta de est a golfului este dominată de muntele Mournias. Acolo se află şi insula monahală Semiopoula.

Deasupra localităţii se află localitatea mamă: Marathokampos, în coasta estică a muntelui Kerkis. De aici, prin şaua dintre Kerkis şi muntele Ampelos duc trei drumuri pe coasta nordică a Samosului, la Karlovasi, port pe care, fără mare strădanie îl atingeam păstrând azi-dimineaţă drumul iniţial.

A fost voia zeilor să acostăm aici.

Secundul pleacă să caute smoală, câlţi, cauciuc şi nu se mai ştie ce, bucuros să facă conversaţie în italiană cu tutungiul. Echipajul ketch-ului sub pavilion vest-german legat la molul central se plimbă pe digul „nostru", plimbare-pretext pentru a vedea sloop-ul românesc minuscul. Skipperul este taciturn, însoţitoarea sa ciripeşte într-o franceză încântătoare. Ne atrage atenţia că seara se întăresc rafalele până la forţa 9 şi pare fermecată de tot ce o înconjoară: târg somnolent şi prăfos, plajă, mare şi vânt. Iată o femeie fericită îşi spune skipperul privind cu ochi sceptic lumea din jur, văzută lin în penumbrele fierbinţi ale înserării. Pe urmă skipperul aleargă după saltelele puse la uscat fixate cu bolovani pe cheu, şi care, smulse de o rafală, sunt gata să ia drumul mării, pe urmă vine somnul gr-u bântuit de ţiuitul ascuţit al arboradei şi de scrâşnetul încastrărilor prestate brutal pe parâma din cânepă, somnul care taie în două tot ce-a fost, de tot ce va fi cu începere de astăzi, *duminică 11 august*

1985; când la ora zorilor constatăm mâhniţi că ni s-au furat căngile legate pe şartul din babord. Notă proastă pentru echipaj, pentru naivitatea lui, pentru faptul că s-a dedat somnului fără să ia nicio măsură de precauţie. Se pare că zeii egeeni vor să ne sature pe veci de pofta de a le vântura regatul. Drăgălaşul care ne-a furat cangea şi-a adjudecat unul din tangoane. Asta ne anulează posibilitatea de a naviga cu focurile tangonate. N-ar fi pedeapsa cea mai straşnică, dar iată că rafalele care se succed la intervale din ce în ce mai dese, se obosesc, să ne sfărâme de dig. Valurile scurte din acvatoriu ne plesnesc tribordul şi stropii săraţi ne biciuie în cockpit. În pupa noastră s-au lepat la baraj a două iahturi din fibră, de

11 metri. Echipajele alcătuite din tineri şi tinere, la bord domneşte o aiureală perfectă, s-au întins la uscat tot felul de chiloţi şi tricouri, cartul de serviciu scoate pe cheu sacii din plastic, cu resturile menajere. După ce ne punem la ţinuta de bord, secundul tabără asupra filelor rebele.

Pentru început taie două manşoane din furtunul pompei din santină, dând skipperului senzaţia că-i decupează o halcă din muşchii antebraţului. Meticulos şi preocupat îmbracă două stinghii de brad cu aceste manşoane, presează filele şi prinde ansamblul în cutie de aramă. Rezultat zero. Scotoceşte, măsoară şi pleacă în târg, la tutungiu. Skipperul completează Jurnalul de bord. Îşi face apariţia unul din echipierii iahtului din pupa. Canadian.

A zburat din Canada la Atena. – împreună cu alţii a închiriat iahtul la Pireu. Azi-noapte motorul n-a putut să-i aducă în port din pricina rafalelor. *Volvopenta* amarinizat, *îmbord*; motor nu glumă. S-au luptat două ore folosind şi randa. Vorbeşte o franceză stranie, skipperul îl întreabă ce le arată anemometrul de bord?

— Forţa 9 – spune canadianul şi ridică din umeri atunci când răspunzându-i la întrebare, skipperul indică lungimea lui *Hai-Hui2*: 7, 40 metri.

Băieţii de la bordul celuilalt iaht-charter au închiriat o motocicletă. Un cuplu urcă în şa. Fata ţinea o canistră goală de 20 de litri. Pleacă la Karlovasi, traversând insula.

44 de kilometri dus-întors, să aducă motorină. Expeditivi băieţii. Se întoarce secundul dotat de tutungiul bine

voitor cu o bucată dintr-o cameră de bicicletă. Furtunul masacrat nemilos are carnea prea groasă şi concavă, neputându-se mula pe file. Se înlocuieşte furtunul cu camera de bicicletă. Dopul este plat, îmbracă ambele file şi infiltraţia este vizibil redusă. Terminând cu rolul de marangoz, secundul trece la cel de ceasornicar. Încearcă un bricolaj la ceasul deşteptător. Operaţia nu reuşeşte. Cu chiu cu vai face să demareze ceasul-brăţară fără să poată potrivi ora. Aşa că întreabă un privitor cât este ceasul, face

diferenţa între ora reală şi ceea ce ne indică ceasul de bord, înainte cu 2 ore şi 14 minute şi notează diferenţa în vechiul Caiet de cart. Oricum avem o oră abordului atâta vreme cât bietul ceas nu-şi dă duhul pentru totdeauna. Plini de zel ne consacram iahtului. Secundul verifică arborada, coase velele sfâşiate verifică şcotele. Skipperul îşi calculează distanţele de marş, întocmeşte planul de drum, completează documentele de bord rămase de izbelişte. La oral3 suntem gata cu readucerea iahtului la normal. Facem inventarul cambuzei, stabilind că avem rezerve pentru încă 16 zile.de navigaţie cu mese normale şi pentru 22 de zile cu mese în regim alimentar mai sever.

Cambuza acoperă drumul Ormos Marathokampou-Tomis.

Asta dă echipajului un sentiment de uşurare. Benzina ajunge pentru distanţa Cap Hellas-Canakkale. Planul de drum prevede să se facă etapa Ormos Marathokampou-Canakkale fără escală, dublând insula Samos prin est, să se urce strâmtoarea Somos cu velele, şi, ferind largul insulelor Chios şi Lesbos să se navigheze spre nord între aceste insule şi Asia Minor unde skipperul presupune că nu va întâlni decât o aripă obosită a lui Meltemi. Orice abatere de la acest plan de drum, în afara forţei majore, se exclude. Nu mai avem nici timp, nici resurse pentru escale hazardate cu toate că pe coasta asiatică sunt porturi încântătoare ca acel Kuşadasi de unde se ajunge atât de uşor la Efes.

La ora 13.40 pleacă iahtul italian având drept echipaj familia skipperului: soţie şi copii mici. Secundul se dedă unui bricolaj de clasă. Coase colţul de şcotă al focului de drum sfâşiat în rafalele trase de pe insula lui Ikar. Atunci când migăleşte şi se concentrează, prezenţa skipperului îl inhibă. Aşa că gentlemanul respectiv se înhamă la canistre şi face naveta iaht-cişmea (în ţinută albă), căutând cu tot dinadinsul să nu se cocârjeze sub povară şi să dea impresia că recipientele sunt mai curând pline cu oxigen decât cu apă. Cum secundul apreciază că va avea de lucru încă două ore, cum după amiază este plină de un plictis

ucigător, skipperul îşi ia aparatul de fotografiat şi pleacă să exploreze aşezarea, fixându-şi drept obiectiv final o biserică cocoţată deasupra localităţii, pe o coastă abruptă, cu tabla de pe turle vopsită în felii de un albastru dulce, odihnitor, alterând cu felii vopsite în alb, ceea ce dă ansamblului un aer vesel şi jovial. La capătul digului este o parcare unde se-nghesuie maşinile localnicilor şi ale turiştilor europeni unele cu rulotele la pupa. Este urrgolfuleţ unde copii şi femeile pescuiesc stele de mare, golfuleţ plin cu bărci de pescuit, apoi fântâna, apoi *front de mer* dublat de cafenele, un disco-bar, o prăvălie, nişte tineri sorb răcoritoare sub un umbrar, apoi câteva stradele paralele urcă pieptiş coasta muntelui, întretăiate de o stradă paralelă cu *front de mer*. Există firme anunţând tariful pensiunilor, există vile spaţioase «şi skipperul sentreabă din ce sursă provin veniturile, poate proprietarii au vii, ori livezi, nu se vede nicio urmă de industrie, gardurile sunt înalte, din piatră legată cu ciment, peste ele se revarsă glicinele, ori crengile rodiilor sau ale măslinilor, zăduful devine de nesuportat; este un pustiu de oameni la această oră a siestei şi iată drumeagul sănat în piatră care urcă la biserică. Vegetaţie săracă. Flori stranii pe tije fibroase, în culori şterse. Skipperul culege un mănunchi spre a-l dărui secundului care avusese ideea stranie să împlinească 37 de ani la bordul unui iaht minuscul, gata să fie făcut arşice de *Meltemi*. Urcuşul abrupt în arşiţa care sufocă respiraţia este Golgota interioară a skipperului. Aerul este încărcat de arome necunoscute. Ierburi şi flori nevăzute până aici exală mirosuri aţâţătoare. Miroase a piatră încinsă şi a oţetari, a smochine coapte şi a var, cerul este alburiu, de azur rămânând doar marea care se dezvăluie impudic dincolo de olanele roşii ale acoperişurilor. Cimitirul înghesuit între pietrele abruptului. Biserica ridicată pe o terasă tăiată de târnăcop. Casa parohială închisă. Închis lăcaşul de rugăciune. O pustietate cu atât mai apăsătoare cu cât prezenţa omului este marcată de multiplicitatea lucrărilor lui de ziditori. Se vede *Hai*-Hui2. Şi marea. Marea de azur care de aici apare

ca într-o fotografie artistică în

Agfa-color. Marea care ne-a impus Golgota ei, vânturându-ne neliniştile până în zonele prea adâncului de spaime larvare, acolo unde germinează sămânţa panicii şi a iraţionalului. Marea acestor vacanţe în care coborârea lui

Hai Hui 2 spre Sud a însemnat experienţa de vârf a skipperului, cu momentele ei dramatice răscolind sedimentele rutinei şi ale confortului, răsturnând ierarhia falselor valori şi mediocritatea conformismului, trecând prin val şi vânt demagogia ieftină şi psalmii şi fumul dens al cădelniţelor, risipind iluziile şi înstăpânind datele matematice ale realului.

Marea acestor vacanţe care, prin simpla punere în ecuaţie cu universul a restabilit dreptul peremptoriu al proporţiei, delimitând *realităţile* de *reprezentările* eului de atâtea ori deformate de orgoliu şi grandomanie. Francezii au un proverb excelent: *le mieux est l'ennemi du bien*

(mai binele este duşmanul binelui). Skipperul aşezat pe treapta de marmură a lăcaşului de rugăciune, tăiat de vântul uscat aromind a ierburi flămânde şi sălbatice îşi spune că binele înseamnă această escală şi că *Hai*-Hui2

a ajuns la limita superioară de efort, dincolo de care începe necunoscutul cu toate riscurile lui. Ascultă liniştea cimitirului gândind la temeiurile, argumentele şi motivele care, an de an l-au determinat să-i părăsească pe cei dragi şi lunca fermecată a Argeşului pentru a depăşi, vară de vară, hotarul de ape şi lumi atins până atunci, ca şi când cunoaşterea de sine ar fi mereu sporită cu sporul în sute de mile marine adăugat în *Jurnalul de bord*; ori încă rămas în necunoscutul din prova iahtului-o urmă de adevăr stă în această lăcomie de univers marin, skipperul şi secundul său descoperindu-şi resurse nebănuite cu fiecare croazieră nouă care-i obligă să-şi reorganizeze forţele interioare, să-şi sondeze rezervele şi să se înnoiască spre a se acorda cu esenţa subtilă a spaţiilor străbătute.

Se întâmplă ca navigaţia cu vele să fi rămas ceea ce a fost pentru Herodot: un mijloc de cunoaştere, dincolo de

superficialitatea vitezei. Având în carne ecourile lugubre ale nopţii de sub vântul insulei Ikaria, bărbatul care s-a părăsit pe sine într-o reculegere adâncă, primind lumina, pacea şi priveliştea ca pe nişte haruri divine şi binefăcătoare, revine la unul din maeştrii iubiţi care, prea tranşant separă FAPTA de OPERĂ, ca şi când în ultimă instanţă opera n-ar fi rezultatul unui fapt sau al unui îndelung şir de fapte însumate de eroismul cotidian al stăruinţei. Când spui Michelangelo, spui operă, dar spui şi faptă. Hotarul dintre ele este insesizabil, chiar dacă ceea ce a rămas să înfrunte veacurile este opera. Stanley sau

Livingstone, Amundsen, Nansen, Columb nu sunt deopotrivă faptă şi operă?! Se mai gândeşte skipperul la singurătatea insului care-şi propune să se realizeze pe sine prin fapta de dincolo de tărâmul obişnuitului, fapta care să deschidă o breşă în inerţie şi rutină. Şi desigur, îi dă dreptate lui Schopenhauer, atunci când acesta afirmă că inferioritatea faptei faţă de operă constă în aceea că fapta este dependentă de ocazii, pe când opera nu este dependentă decât de autorul ei, cu toate că şi aici, îşi spune skipperul, nu totdeauna fapta aşteaptă ocazia, dimpotrivă, fapta îşi poate crea singură ocazia şi cadrul care s-o realizeze, aşa cum, modest exemplu, s-a creat *Hai*-Hui2 şi toate faptele de pionierat legate de el.

— Cu un amendament, tinere, spune omul răsărit de nu se ştie unde, aşezându-se obosit pe treapta fierbinte de marmură… Să nu rămâi niciodată dator timpului, cu dobânda.

Omul poartă sandale de tip arhaic, un veşmânt aducând a hemation antic şi skipperul recunoaşte în trăsăturile senine ale chipului, trăsăturile marelui Pythagora, destul de fidel reproduse în portretul-bust care-l reprezintă în squarul din Vathi. Este atât de firesc să-l întâlneşti în Samos, încât surpriza se converteşte într-o sfială plină de curiozitate. Rară personalitate a antichităţii greceşti legată de lumea arhipelagurilor şi a Asiei

Minor care să fi stârnit curiozitatea şi admiraţia skipperului ca bărbatul aşezat bătrâneşte lângă el,

sorindu-se cu beatitudinea aceea profundă a ţăranilor octogenari, ieşiţi la poartă să primească soarele dulce de octombrie, când se coc viile la noi, pe Argeş. Este greu să treci de la starea de reculegere şi meditaţie în care te-au exilat întâmplările ultimilor nopţi de navigaţie, la starea de veghe impusă de prezenţa acestui nod de doctrine reformatoare de la care a purces Zamolxe, marele reformator al spiritualităţii strămoşilor tăi. Skipperul încearcă să-i refacă biografia, spre a-l putea aborda, dincolo de ce ştim despre el ca matematician, geometru şi astronom. Este uluitoare posibilitatea de a întâlni un iniţiat în tainele lui Ra, este tulburător şi răscolitor pentru autorul „Vulturului" să-l întâlnească pe fondatorul mişcării spirituale a pythagoreicilor, mişcare încifrată în tot Răsăritul, devenită armă de supravieţuire a acestuia, rezistând veacurilor până în zilele lui Io Mihai Voievodul Magna Valachiei, care, i-a fost închinător, având semne de recunoaştere săpate în obeliscurile şi templele Memphisului şi Heliopolisului, pe soclul Leului din Pireu, furat de veneţieni şi instalat în piaţa San Marco, pe-pilaştrii bisericii domneşti da la

Argeş şi la monastirea Boiana, pe garda spadei lui Athanaric şi pe toiegele iniţiaţilor indieni. Este dintr-odată un frig cosmic „ca şi când skipperul s-ar fi prăbuşit în lumea lăptoasă a genezelor. Iată-l deci pa fiul meşterului

Mnesarchos din Samos, care consultând oracolul din Delphi a aflat că va avea un fiu care se va ridica deasupra tuturor prin frumuseţe şi înţelepciune. Iată-l pe discipolul lui Anaximendru, la rândul lui fost elev al lui Thales din Milet. Acest bărbat, căruia nu i se poate da nicio vârstă, într-atât veacurile i-au mineralizat trăsăturile înnobilate de ştiinţa echilibrului şi înfrumuseţate de cunoaştere, acest bărbat a navigat în Mediterana da est debarcând în Egipt unde a vieţuit 20 de ani, trecând toate probele iniţierii şi urcându-i toate ierarhiile, până la cea supremă, de iniţiat în tainele zeului-soare: Ra. Acolo şi-a dobând.it celebritatea care i-a permis să-i însoţească pe cuceritorii peşti, cunoscându-le reformatorul, pe Zoroastru. Aici a

dobândit ştiinţa astrelor şi intransigenţa moralei ascetice. Urmându-i în India pe aceeaşi perşi, îl întâlrifeşte pe Buddha. Ciclul iniţierii se închide, ca şi aria viitoare a stăpânirii lui spirituale, care, prin Zamolxe va atinge limitele nordice ale regatului Burebistan, iar prin migratori, Scandinavia şi ţărmurile vestice ale Europei.

Zoroastru-Budha-Pythagora-Zamolxe, istoria spirituală a

Răsăritului are consistenţa dură a gresiei. Misterele ei încheagă skipperul în crisalida impenetrabilă a ignoranţei. Vreau să ştiu, ţipă disperat conştiinţa lui trează.

— Prea târziu, rosteşte bătrânul suspectat de a fi Pythagora, într-o limbă mai veche decât franca, mai veche decât daco-romana, nefiind nici greaca.

De câte ori, cu aceeaşi disperare a conştiinţei lui lucide n-a auzit skipperul această sentinţă implacabilă:

— Prea târziu!

Ce imensă bogăţie în cunoaştere, ce imensă bogăţie în exercitarea libertăţii plenare, ce imense resurse ale iniţiativei risipite, ce tezaur în ani niciodată de recuperat, ce imensă grămadă de zile şi de nopţi pe-alături de adevărul de sine: Zoroastru-Bhuda-Pythagora-Zamolxe;

patru ipostaze ale recunstrucţiei conştiinţei umane şi sentimentul disperat al neparticipării, al respingerii, pentru că, ce altceva decât respingere este acest:

— „Prea târziu” şi acest „Să nu rămâi niciodată dator timpului, ca dobânda”.

Nu se ştie pentru ce şi pentru cine este prea târziu?

Pentru zilele şi lunile şi anii skipperului de bâjbâială prin istorie, pentru opera spirituală a lui Pythagora rămasă în vreme ca o treaptă a cunoaşterii devenită fosilă, pentru noi cei de astăzi, pentru ei, cei de ieri, pentru noi toţi ameninţaţi de râu se ştie ce capriciu al calculatoarelor şi de nu se ştie ce istorie paranoică a puterii, ori poate mult mai simplu este prea târziu să legăm acum şi aici o discuţie care s-a lungit şi aşa de peste 2.500 de ani, când iată, s-au pornit rafalele dinspre muntele Kerkis.

Hai-Hui 2 îşi leagănă catargul chemându-l la bord pe bărbatul abandonat sinelui şi bătrânul păstor de capre îşi leagă şiretul bocancului, îngânând un cântec tărăgănat, nici trist, nici vesel.

Skipperul coboară abruptul pe sub ramurile smochinilor trecute peste gardurile în spatele cărora domneşte tăcerea siestei. Secundul a pregătit iahtul de marş. Are loc cea mai stânjenitoare scenă care poate interveni între doi bărbaţi obişnuiţi să acţioneze sincron, în aşa fel încât prea arareori au conştiinţa existenţei distincte a celuilalt. Skipperul înmânează secundului buchetul de flori sălbatice şi-i mulţumeşte pentru prezenţa, tenacitatea şi eficienţa lui la bord. Se pare că trecând peste noaptea ikariană, secundul are toate şansele să-şi serbeze a o sută aniversare, cu condiţia să se ţină de jurământul făcut odată cu skipperul: Nu vor mai ieşi în mare, nici măcar să pescuiască guvizi! Se trece peste momentul solemn.

Se înserează.

Pe *front de mer* a ieşit lumea la plimbare. Un autobuz debarcă membrii unei fanfare. Este doar duminică şi lumea din Ormos Marathokampou se distrează. Băieţii din fanfară sunt tineri, poartă cămăşi şi pantaloni cu vipuşcă albastră, se aşază în formaţie şi spaţiul până atunci somnolent se umple de sunetele vioaie ale alămurilor.

Muzica de fanfară pune stăpânire pe Ormos Marathokampou.

Perechi, perechi apar pe mol să privească iahturile şi marea.

Întotdeauna duminicile urbane creează skipperului o stare ciudată de suspendare deasupra timpului. De pauză de timp.

— Dacă plecăm acum, câştigăm 20 de mile, spune skipperul, copleşit în mod inexplicabil de atmosfera duminicii samiene cu fanfară şi Pythagora, cu fete tinere şi băieţi plimbându-se pe dig.

— Pleacă şi iahturile din pupa, spune secundul.

— Echiparea pentru cart de noapte, pregăteşte felinarul şi, la drum!

Skipperul nu vrea ca amintirile ultimei nopţi de sub Ikaria să se sedimenteze. Nu vrea ca pretextele rămânerii la adăpost să devină argumente. Nu vrea să adâncească momentul întâlnirii cu Pythagora.

Înserarea este scurtă. Noaptea cade neagră, sfâşiată de rafalele care ne îndeasă în cheu. Se ridică velele. Orice încercare de manevră cu vele este ratată brutal. Secundul ia o terţarolă la randă şi înlocuieşte focul de drum cu interul. Câţiva băieţi încearcă să ne împingă la larg, ca abătând sub vânt să putem manevra. Rafalele sunt mai puternice decât eforturile noastre, conjugate cu ale lor.

Cineva din întuneric ne interpelează într-o română clară, pe ton agresiv şi nu tocmai politicos. Probabil vreun urmaş al armatorilor naţionalizaţi, sau ai vechililor de moşie, ori ai vreunui arhimandrid expropriat în vremea lui Cuza Vodă.

— Să pornesc motorul, spuse secundul.

— Porneşte-l, scrâşneşte skipperul, căruia rafalele îi retează tentativa de manevră spectaculoasă.

Bătrânul şi hodorogitul nostru *Veterock* înţelege situaţia. Porneşte strănutând, dar porneşte. Este suficient doar un pic de acceleraţie, atât cât să ne îndepărtăm de cheu şi virând uşor, focul să prindă rafala care ne pune pe drum cu 10 noduri pe loch.

Barja, cheul, coboară în siaj.

Rămân în siaj luminile portului.

Doar sunetele alămurilor purtate de rafale ne ajung din pupa şi plutesc o clipă, peste iaht, stingându-se apoi în luciul înspumat al mării care-şi ţese întrebările dincolo de etravă.

— Să fi fost totuşi Pythagora?

6 zile şi 6 nopţi

Ziua întâia. Pe hartă drumul lui *Hai-Hui* 2 între Ormos Marathokampou şi extremul est al insulei Samos, capul Kavos Katsouni, nu pune nicio problemă deosebită pentru echipaj. Primind vântul ori rafalele de la travers şi din babord, ori din pupa cum le primim acum, va trebui să ţinem cont că acest drum se compune din trei tronsoane:

primul orientat spre sud-sud-est ne va duce până la insuliţa monahală Semiopoula; al doilea, vest-est va dubla intrândul extrem sudic al Samosului, al treilea, de la travers Asprokavos la Kavos Katsouni orientat est-nord-est va dubla restul insulei şi ne va urca în strâmtoarea Samos, scoţându-ne între insulă şi Asia Mică.

În marele golf Kuşadasi sau Skalanova cum îi spun grecii.

Intrat în cart la ora 21 skipperul constată că lungimea unei rafale în golful Marathokampou este în jur de 3 mile, că rafala se simte venind şi că viteza medie per total, în rafale şi pauzele dintre ele este de 5 noduri, aproape la jumătatea vitezei realizată în rafalele de sub

Ikaria. La ora 23.35 o rafală mai deşuchiată rupe balansina ghiului, punând la încercare cusăturile randei. De cum ajungem la traversul insulei Semiopoula rafalele încetează, se instaurează calmul plat şi iahtul devine jucăria curenţilor anarhici care ba îl apropie de stânci, ba îl depărtează, punând la încercare nervii omului de la eche. Skipperul se ambiţionează să prindă cel mai mic răsuflet al insulei monahale spre a o dubla. Se vede treaba că insula este dosită în aşa fel încât rafalele să nu tulbure somnul preacuvioşilor. Se câştigă fiecare jumătate de cablu cu sudoarea frunţii, godilând puternic, strângând respiraţia uşoară a mării până când, dincolo de ora o s-o trece cartul secundului.

Luni 12 august în zori iahtul *Hai-Hui* 2 se luptă să dubleze cap Asprokavos. Se pare că am intrat în regimul de vânt neinfluenţat de prezenţa lui Meltemi. Adică brize normale separate de calmurile plate care preced schimbarea lor, poate asezonate cu vânturi de cădere moderate. Secundul armează dubla fungii focului în chip de balastină, restabilind echilibrul ghiului. Orele trec în plictisul derivei şi în nervii pricinuiţi de prezenţa unui anafor care, implacabil, ne roteşte spre coasta stâncoasă, anulând plăcerea de a savura peisajul solemn al acestei părţi plină de istorie de pe coasta Samosului, de fapt coasta golfului Ţiganion, concentrând viaţa palpitantă a

Samosului antic. Iată că se înscrie în Caietul de cart un alt fenomen notabil. Există un curent circular şi nu contracurent, poate venind din strâmtoarea Samos, care izbindu-se frontal produce valuri mari şi haotice. Apoi, spre orele 11 se ridicăm vântul. De fapt se pornesc rafalele coborâte pe versantul estic al muntelui Ampelos, forţa lor este de cei puţin 7, golful se montează rapid şi la orele

12 dansăm bine, neputând ţine est-norcl-estul. Suntem obligaţi să punem prova pe Asia Mică şi anume pe cap

Dip, terminalul unei peninsule intrată mult în mare, dominată de munţii Qan înalţi de 1 229 metri, munţi care trimit şi ei în golf rafalele de rigoare. Prinşi între două focuri, evoluăm mediocru. Este clar că nu putem urca spre strâmtoarea Samos decât în volte. Este şi mai clar că ce câştigăm în bordul babord, pierdem în bordul tribord, adică bordul care ne apropie de continent. Spre a câştiga înspre strâmtoare, este nevoie să ne apropiem mult de coasta turcească, ceea ce facem cu mult entuziasm pilotând „drept aşa”, până când vedem bolovanii curgând pe sub chilă. Coasta turcească are o porţiune colinară, golfuri foarte adânci şi întortocheate, un sătuc pitit într-o denivelare şi câteva caice adăpostite în meandre apărate cu diguri minuscule. Cerul s-a făcut vineţiu.

Skipperul. şi secundul stau cucuvea în cockpit, secundul gata de manevră ia şcota focului, câteva iahturi mari ies din Pythagorion, fac câteva volte, apei renunţă în afară de unul singur care se apropie cam la o jumătate de milă de zona în care *Hai-Hui* 2 încălzeşte apa golfului. Vântul s-a stabilizat din E-N.E. adică exact din gura strâmtorii.

Hotărât, suntem într-o aripă mai blândă a lui Meltemi.

Avem de urcat o mile de coastă asiatică, la nord de vărsarea Menderesului Mare în strâmtoarea Eronda. Ceea ce şi facem cu ardoare, câştigând la fiecare voltă mai puţin de o jumătate de milă.

Hotărât, locurile sunt un paradis – al iahtingului şi

skipperul care le ignoră se poate considera un nefericit. Tot hâţânându-se de colo, colo, proferând injurii şi necuviinţe la adresa lui Posseidon, echipajul are plăcerea ultimă să vadă născându-se un deferlant, crescând rapid în babord, venind năprasnic spre iaht şi având umorul negru să se spargă exact deasupra cockpitului.

— Posseidon, plăcerea este de partea noastră, mârâie cei saramuraţi, făcându-i sâc zeului.

La 15.10 Constanţa-România ni se pare la capătul celălalt al pământului.

La 1G.15 constatăm că orice manevră, fie că lungim bordul din care vântul dă, până la mijlocul golfului, fie că-l scurtăm, nu duce nici la o milă nord de cap Dip.

Avem bucuria să stabilim că în pofida valurilor scurte şi puternice care ne izbesc dinaintea traversului, infiltraţia din santină s-a diminuat cu 2 găleţi la 15 minute, ceea ce este o consolare. Pe nesimţite şi pe nevăzute se infiltrează gândul că vom fi sortiţi pe veci să executăm volte în acest cazan al Satanei. Notaţie în *Caietul de cart* la orele 13.18: „Calvarul, Purgatoriul, Penitenţa, totul aici la bord”.

Iată că iahtul care se canoneşte ca şi noi la o jumătate de milă în prova, adoptă alura cu ghiul strâns în ax, bandându-se periculos, cu catargul înclinat sub 45°, Skipperul preia echea „Fie ce-o fi”, îşi spune, raţiunea şoptindu-i că ce poate face un iaht ieşit dintr-un şantier specializat, cu atenţia dublată, poate face şi *Hai-Hui* 2. Secundul strânge interul cu vinciul. Skipperul aduce ghiul în ax. *Hai-Hui 2* se bandează spectaculos. Valurile trec peste punte, urcând la încastrarea acesteia cu sparge valul. Navigăm ca la curse, dând prilej secundului să scoată apa adunată în tribord. Alură superbă. Pe loch când 8, când

10 noduri. Ţâşnim direct spre gura strâmtorii Samos. Pe măsură ce urcăm, păstrăm alura cu vânt strâns aproape cu vânt de bulină, demonstrându-ne nouă înşine ce putem încă să-i cerem lui *Hai-Hui* 2. Dublăm întreaga peninsulă dominată de munţii Qan. Iată insula Abanoz, cu farul ei, cu vegetaţia săracă, un petec de lut împărţind în două

strâmtoarea Samos. Dacă este bal, bal să fie. Strângând vântul la refuz, *Hai-Hui* 2 se avântă în şenalul îngust dintre insulă şi coasta asiatică.

Urcăm în vânt cu aceleaşi 8 noduri pe loch.

Ieşim în strâmtoare, dublăm capul Grias Pothia, iată

Possidonio, (unde naiba a debarcat căpităneasa Xenia)

dublăm şi Posseidon, suntem la travers de Kavos Katsouni, adică am ajuns unde ne-am propus să ajungem la capătul acestei prime etape a marşului Ormos Marathokampou-Qanakkale, coasta extrem estică a insulei Samos începe să rămână în pupa babord, vântul suflă moderat, am ieşit din anaforul care ne-a amărât viaţa la coborârea spre sud, este soare, Samosul ne trimite efluvii de mirt şi răşină fierbinte şi la ora 17.40 se notează în Caietul de cart, traversul la cap Presso din extremul nord-est al Samosului şi faptul că începe etapa a II-a a marşului spre Canakkale.

Skiperul are gustul magnificului. Ultimele 110 minute au fost magnifice.

110 minute de navigaţie magnifică, cu ghiul tras în ax şi cu o puzderie de stropi săraţi spălându-i retina. Rezultatul? De două ori magnific. Skipperul citeşte şi scrie fără ochelari. Nu face niciun fel de supoziţie. Nu avansează nicio ipoteză. Constată. Scrie şi citeşte fără ochelari. Fenomenul va dura trei zile.

Noaptea de 12 spre 13 august este una a meditaţiei şi a probelor de mucenicie prin răbdare. Adică o briză mincinoasă şi un anafor de vânt ne tot sucesc după cârmă la cea mai mică neatenţie care scapă iahtul de sub control.

— Aproape că tânjim după rafale. Măcar ştiam o socoteală. Marea este de ulei, plutim în golful Kuşadasi având în tribord coasta Asiei Mici urcând spre nord-nordvest, adică spre Chios – insula terebentului de care, în sud, o desparte strâmtoarea Chios nu mai largă de 4 mile.

Cam 52 de mile, cu 3 noduri, mai bine de 17 ore de navigaţie în condiţii optime de vânt. Deocamdată admirăm coasta turcească şi trecând pe Harta nr. 33 „Partea de

nord a Mării Egee” scara 1: 500.000 se constată că niciuna din localităţile de la uscat, bine luminate şi perfect reperabile, nu este trecută pe această hartă, şi că, în consecinţă, va fi nevoie de fler spre a face un punct estimat – observat în navigaţia costieră care ne aşteaptă. Noapte fără istorie. Carturile se rotesc din două în două ore. Peiesaj nocturn feeric. Orice încercare de a stabili punctul cu repere de la uscat, se ratează din faşă.

Ziau a doua. Radioasă, dar la bord nu se poate face plajă. Vântul atât cât este, taie adânc. La ora 8.45 suntem în baia Lebedos pe care o explorăm navigând blând spre coasta ei uitată de lume într-o pustietate absolută. Ceea ce face farmecul acestui fel de a naviga costier, foarte apropiat de turismul nautic este peisajul sălbatic, de o măreţie intraductibilă prin cuvinte. Mare şi munte, cer, păsări marine şi linişte. Linişte atotcuprinzătoare, linişte în fără timpului, linişte şi atât. La 10.15 se ridică briza şi dublăm de foarte aproape insuliţa pustie Doganbey, cu farul ei nepăzit, nici el trecut pe brava noastră hartă.

Se constată cu tristeţe că lochul minte cu neruşinare, adăugând încă o necunoscută în calculul punctului ruina de ceas care mai există la bord făcând halte de ajustare după ţâfne şi capricii la voia bunului său plac. Însumând mijloacele de navigaţie ale skipperului, lucrurile stau jalnic.

Harta la scară prea mică nu are trecute localităţile mici şi mijlocii, nici alte repere de navigaţie. Lochul, pe lângă faptul că minte, se blochează la viteza sub 3 noduri. Ceas ioc. Compasul de navigaţie înlocuit cu compasul de relevment fixat îndoielnic în axul longitudinal al navei.

Lucrurile ar părea dramatice; dacă n-ar interveni raţi –, unea şi umorul. Ce plictiseală când toate merg uns. Ce dacă vom confunda un cap Korka cu alt cap situat la

5 mile mai la sud, ori la nord, cu toate că la confruntarea hărţii cu relieful coastei skipperul nu se dă bătut, iar noaptea contează pe prudenţă şi pe ochii de radar ai secundului?!

Necazul este că vântul bate din prova, are forţa 5/6

şi ne obligă iarăşi la volte. Bate atât de constant, în cât skipperul calculează 6 volte care să ne ducă de la insuliţa Doganbey la capul Koraka care închide golful Sâgacik.

Iată că am trecut din lumea egeeană a arhipelagurilor, sub coasta Asiei Minor, poate că şi lumina este alta, poate că şi cerul este altul, cum neîndoios altele sunt zeităţile care domină universul spiritual al locurilor. Cart 2 ore, odihnă 2 ore, masa de prânz: supă din plic, conservă, pesmeţi şi de la capăt. La 15.25 după un şir de volte care ne-au apropiat şi ne-au depărtat de coasta reproducând peisaje dintr-un film fantastic, canioane de o pustietate absolută căzând în mare, construcţii din stâncă imaginând grote şi portaluri enorme, cupole şi turle uriaşe, ne aflăm la traversul Kanaka, cel mai ieşit în mare din palmeta trilobată a peninsulei dominată de muntele Kârandag.

Hulă mare. Vânt ecranat. Dans morbid, canon, mizerie şi bucuria ca într-o oră să nu scoatem decât 3 găleţi de apă. Cu o răbdare infinită, secundul scoate iahtul la larg. Prinde vântul scăpat pe deasupra celor trei cocoaşe distincte ale muntelui. În lumina albastră a după-amiezii vedem Chiosul. O pată de culoare, un abur străveziu închizând orizontul spre N.V. Când începe să însereze, venim spre coastă. În situaţia noastră este cel mai sigur reper de navigaţie.

Noaptea de 13 spre 14 august se petrece executând volte în lungul coastei Anatoliei. Urcăm greu între cap

Kavak şi baia Egrilet Limani în fundul căreia sclipesc luminile unei localităţi. Poate fi Apaciafi situată în interiorul fălcii de rechin care închide la nord golful Ildir. Çeşme nu poate fi departe. Suntem pe terenul inconsistent al supoziţiilor. Spre zori intrăm în universul iubit de unul din pictorii apreciaţi la bord: Turner. Suntem la ceasul lui

Turner, ceasul lui Courbet nebătând decât peste patru zile, în largul insulei Bozcaada. Adică o pâclă uşoară, un văl fluid şi eterat îndulceşte contururile dure ale coastei înalte, lăsând să se întrevadă desenul ţărmului şi silueta

unei şalupe de pescuit care-şi întinde plasele. Predomină tenurile de gri, de la cele dense la cele perlate, de la cele străvezii la cele de consistenţa catifelei. Zgomotele se resorb în această lume a gris-urilor, căzând moi în marea de ulei. Îţi trebuie o bună doză de luciditate să te împotriveşti halucinatoriului. Se ţese peste mare şi uscat o vrajă spăimoasă. Ai senzaţia căderii într-un spaţiu nedefinibil prin mijloace obişnuite. A unei extrapolări într-un alt univers căruia nu i se poate stabili identitatea. Clipa de vrajă se întrerupe brutal de către echipajul lui *Hai-Hui 2* care cere şalupei prin portavoce electrică să indice localitatea Çeşme. Şalupa virează de bord.

Se apropie. Pescarii sunt binevoitori. Ne indică direcţia coastei şi ridică de două ori mâinile cu degetele răşchirate. Poate spun 20 de kilometri. Măsurătoarea la hartă spune 12 mile. Ştim cu aproximaţie unde ne găsim, consultarea pescarilor neştirbind cu nimic statutul nostru de navigatori. Pe urmă răsare soarele şi reîntâlnim ori aripa estică a lui Meltemi, ori vânturile tari coborâte din podişul Anatoliei, cunoscute de skipper din croaziera auto cu care a deschis acest periplu egeean.

I

Ziua a treia poartă data de 14 august. Este o zi de navigaţie în vânt de forţa 6/7 din N-N.E. în care dublăm insula Chios din a doua treime a golfului Kalamotis până dincolo de extremitatea ei nordică, la o milă în traversul capului Karaburun cunoscut din cartea „Croazieră contra cronometru”. Navigaţie în condiţii dure care slăbesc bricolajul secundului, barca făcând iarăşi apă în cantităţi îngrijorătoare.

La ora 7.30 avem în prova coasta sud-estică a Chiosului. Punem prova pe localitatea Lilikas, socotind că ne vor trebui patru volte să putem dubla insula Pasparga situată între extremitatea vestică a continentului şi cea estică a Chiosului, o urmă din pământul care s-a fracturat cândva aici, lăsând loc mării. Numai atunci când navighezi între Asia Minor şi insulele greceşti care o dublează poţi înţelege drama cumplită a uscatului în luptă cu seismele şi

marea. Se notează faptul. Nu se aprofundează din lipsă de dispoziţie. Vântul şi-a reluat lucrarea răuvoitoare.

Apele strâmtorii Chios s-au învolburat. Strângem vântul şi skipperul îşi făgăduieşte 6 ore de stat la eche, secundul fiind ocupat cu treburile domestice.

La orele 8.10 în prova noastră evoluează o superbă navă-şcoală cu 4 arbori. Nava nu poartă pavilion, punţile sunt pustii, velele strânse pe vergi. Ciudat pentru o navăşcoală. Ne dublează din prova, apoi o pierdem din vedere fiind ocupaţi cu manevra. Se adoptă o tactică vădit eficientă. Ne apropiem de Chios până la limita zonei ecranate, facem volta şi urcăm fest spre coasta anatoliană după aceiaşi reţetă. Peisajul până atunci pustiu se umanizează prin prezenţa localităţilor de pe coasta estică a insulei. Atât de distincte, încât dublând harta de navigaţie pustie de ele cu harta turistică a Chiosului, le identificăm uşor, spre marea satisfacţie a navigatorului.

Ne sâcâie faptul că din jumătate în jumătate de oră secundul este obligat să scoată 4 – 5 găleţi de apă din santină. La ora 9.30 (vântul s-a stabilit la forţa 7) mincinosul bordului, lochul, indică 4469, 9 Mm şi o viteză de 4

Nd, starea mării este 4/5 şi *Hai-Hui* 2 se află la extremitatea nordică a golfului Ormos Megas Limionas, face volta lăsând în pupa Aq. Ermione şi urcă spre Çeşme, dublând insula Pasparga bătută de valuri ca în picturile lui Courbet. Aici se deschide o paranteză scurtă. Nu-i poţi evita pe Turner şi Courbet; pe Jongkid şi Signac, acel admirabil Signac, gură mare şi mutră de marinar breton, navigator pasionat la care mereu ne întorcem în cărţile cu *Hai-Hui* 2 sau pe Dominique Peyronnet, bordelezul care a făcut din mare, tema fundamentală a picturii sale, dincolo de modă, sau pe Sisley şi Manet, sau pe Jack London, Conrad, Stevenson, Herman Melville, Pierre Loti şi

John Masefield pentru că – pictori şi scriitori – să nu-l uităm pe îndrăgostitul de mare şi tragicul Baudelaire:

„Om liber, totdeauna iubi-vei vasta mare.

Oglinda ta! *În valul ce pururi îl repezi*

Spre ţărmuri, te contempli, şi-n infinit străvezi
Aceleaşi răzvrătite şi vii viitori amare.

pictori şi scriitori au găsit în mare, nu o temă, ci un mijloc de a fi ei înşişi. Se închide paranteza. Vântul biciuie turnul cenuşiu al farului. Cohorte de valuri purtând panaşe de spumă albă bat mugind în stâncă fumurie a insulei. Vântul câştigă peste zi ceea ce a pierdut azi-noapte. Domină uscatul, cerul şi marea. Măsurat pe hartă, la fiecare două borduri lungi cam de 4 Mm, câştigăm în distanţă 5 mile. Ne trebuie zece volte duble ca să parcurgem distanţa dintre

Ceşme-cap Karaburun. De altfel, peste puţin vom pune prova pe portul Chios, ceea ce înseamnă că intrăm în ape cunoscute şi că, de fapt, am încheiat partea necunoscută a croazierei. Asta pe hârtie. Pentru că, Meltemi, ivit ca dintr-o turbincă fără fund a zeului Eol, ne va demonstra că în materie de vânturi, trebuie să fii cel puţin tot atât de prudent ca în materie de femei, dacă nu cumva cu un spor substanţial pentru cele dintâi care fiind ambigene…

La ora 12.40 suntem la o milă de portul Chios şi ţinem prova pe fortificaţiile din partea lui nord-estică. Vedem limpede cheul de la Vondrados, zidurile monastirii Panagias Mirtidiotissis, munţii de piatră cu canioanele lor violacee, dar ce departe sunt condiţiile în care navigăm astăzi de cele în care am navigat în croaziera contra cronometru?! Strâmtoarea Chios şi golful Ildâr, insuliţa Karaada şi peninsula Karaburn, gresiile munţilor şi apele oţelii sunt biciuite nemilos de vântul acesta aspru şi sec pe care-l auzi cum polizează stâncile, transformând pulberile răzuite în miriade de alice zgrunţuroase cu care împuşcă cerul şi marea, înfigându-ni-le în pielea tăbăcită a feţii, rănindu-ne retina, ciufulind lâna albă a berbecilor care se aleargă în turme pe tot întinsul strâmtorii. Există un moment psihologic limită, de fapt, o capcană întinsă sinelui conştient de şinele larvar şi instinctual, moment limită şi capcană care se însumează într-un raţionament cu aparenţe respectabile şi convingătoare. Adică vântul

poros, şfichiuitor şi valul care izbeşte în cocă făcând-o să bubuie funebru, lumina oţelie, oboseala, lungimea monotonă a voltelor, sentimentul abia conturat al nerăbdării de a ajunge, anulat mereu de potrivnicia elementelor, se transformă într-o dorinţă tainică de a curma hâţâiala pe valuri şi a intra în portul pe care-l ştim confortabil, la adăpost de vântul dominant.

Imagini feerice rămase din croaziera precedentă îşi încearcă forţa de seducţie, bântuind skipperul mahmur. O

singură schimbare de bord… O simplă apăsare pe eche…

Skipperul ştie că dacă cedează, se autoanulează. S-ar putea ca mâine vântul să fie mai puternic decât astăzi. S-ar putea ca mâine vântul să nu mai fie deloc. Şi încă câte lucruri nu s-ar putea întâmplă cedând tentaţiei de a intra în portul terebintului? Este şi tentaţia escalei un cântec al sirenelor. Şi este în refuzul ei, dincolo de rigoarea raţionamentului, un strop de demnitate a bărbăţiei. Aşa că menţinem neabătut planul de drum, trecând prin pupa navelor *Seahawk* şi *Monrovia*. Facem volta la câteva cabluri travers de Vrondados şi ţinând pe 70° navigăm până sub coasta pustie a insulei Karaada, văzând pe continent o aşezare organizată milităreşte, adică în caroiajul unor străzi perfect rectangulare, perpendiculare unele pe altele şi clădirile aliniate la aceeaşi înălţime, tipizate riguros. Cum apa îşi schimbă culoarea într-un verde mâlos, schimbăm de bord punând prova pe extremitatea sud-estică a insulei extrem estice din mini arhipelagul Inusa. Ca prin farmec încetează rafalele, se domolesc valurile, se confirmă oportunitatea rezistenţei la tentaţia escalei şi se reîntorc la bord condiţiile benefice de turism nautic, nu fără să stimuleze păcătosul obicei al skipperului, acela de a mormăi nemulţumit, cu toate că marea este de safir lichid şi cerul dintr-odată diafan, risipeşte zeieşte în înalturi. Skipperul mormăie urmărind lochul care scade de la 8 la 7 noduri.

Se vrea la nord de Inusa, în largul strâmtorii Egri Liman şi mai exact se vrea dincolo de capul Karaburn în

drum spre Lesbos. Cum la bord sunt întrunite toate condiţiile unei navigaţii de plăcere, secundul părăseşte echea pentru a se dedica unei foarte laborioase lucrări de croitorie.

Anume, îşi sfâşie blugii „străini cu cuţitoiul de vânătoare şi după ce-i transformă în fâşii, îi coase meticulos în forma unor fitile care vor servi la armarea lămpaşelor noastre de căruţă. Este ora 14.45. Dinspre nord ne dublează un iaht sub pavilion turcesc care ne salută cu sirena. Navighează sub două focuri şi, desigur, folosind motorul. Ne facem semne amicale. Apoi rămânem din nou singuri pe întinsul ochiului de mare dintre peninsula

Karaburun şi Chios. Aceeaşi pustietate îmblânzită ici, colo de aşezări izolate, bântuite parcă de o tristeţe fără lecuire.

Munte abrupt, roşcat, căzut în mare, coasta zimţată, ici-colo câteva case, stânci, marea, cerul şi în babord Chiosul, vârful Oros albastru violet şi Pelineon-Oros într-o ceaţă străvezie şi bucuria adâncă de a naviga cu vele.

La 14.45 suntem în punctul de coordonate 38°3 r latitudine nordică şi 26°19 r longitudine estică, înscriind în *Jurnalul de bord* a doua victorie a zilei. Ieşirea în strâmtoarea

Egri Liman. Cum plutirea este blândă, cerul duios şi marea abia încreţită, secundul se transformă în velar. Coboară randa sfâşiată de crucetă într-o rafală mai dură şi o coase meticulos şi exact. Privită îndeaproape această velă principală a garderobei noastre arată destul de ponosită.

A trecut prin încercări grele şi nu ştim încă ce ne aşteaptă dincolo de calmul idilic în care ne bălăcim. Pompa de santină îşi demonstrează eficienţa. În nici 5 minute deversăm peste bord trei găleţi de apă. Hâţâiala de astăzi, alura cu vânt strâns şi valul din prova a slăbit bricolajul secundului, lăsând loc infiltraţiei suculente. Este evident, capul

Karaburun ne ecranează total. Părăsim intenţia de a-l

dubla îndeaproape şi ne lăsăm spre NNV astfel încât să ieşim de sub protecţia lui şi să prindem vântul pe care-l bănuim bântuind largul.

La 18.20 cade a treia tentativă de a dubla cap Karaburun. Suntem la 7 Mm, nord de insulele Inusa şi la 3 Mm în largul capului Karaburun când intrăm într-un anafor imens, rotindu-şi apele între această peninsulă care veghează partea sudică a golfului Izmir şi partea nordică a insulei Chios. Asistăm neputincioşi cum prova abate lin şi cum fixându-se pe Inusa, iahtul derivează uşor spre insulă. Este a nu se ştie câta lecţie pe care ne-o serveşte marea în general şi Egeea în special. Pauperitatea noastră în combustibil şi rezervoare, lipsa de îngrijire atentă a motorului sunt amendate sever şi numai antrenamentul echipajului, disciplina şi modul filosofic în care s-a adaptat la ritmul navigaţiei cu vele şi la condiţiile acestor mări estice bântuite de toate capriciile mult prea răzgâiatului Eol, fac ca atmosfera bordului, ritmul de viaţă şi planul de drum să fie mereu la linia de plutire şi pe chilă dreaptă.

Îţi trebuie nervi tari să asişti neputincios la această derivă lentă care te întoarce cele câteva mile câştigate cu sudoare, cu un ceas mai devreme. Velele atârnă lamentabil.

Hai-Hui 2 insensibil la cârmă nu se mai supune skipperului, înserarea se bănuieşte în culorile mai nuanţate care înfăşoară piscurile Chiosului cu lungi eşarfe din voal violet.

Apoi se întâmplă fenomenul atât de familiar acestor locuri.

Rafala.

Rafala puternică venită din senin şi din N-NE, transformată în gren, care-l catapultează pe secund la prova unde înlocuieşte focul de drum cu interul, ca după schimbare să ia o terţarolă la randă. Iahtul se bandează, apa foşneşte, auzim etrava despicând-o, vedem siajul însemnând pentru o clipă trecerea noastră prin această lume egeeană şi punem prova pe cap Maleas sau Agrilia, extremitatea sud-estică a insulei Lesbos, însemnând încă o

dată în documentele de bord ţâfnele şi lipsa de stabilitate a fenomenului vânt termic în acest anotimp şi în această regiune aflată sub tutela munţilor înalţi şi pleşuvi.

Cum cade întunericul microuniversul care ne înconjoară îşi schimbă înfăţişarea. Singurul reper de referinţă:

cerul înstelat. Oricât de bună memorie vizuală ar avea velistul de croazieră, îi este imposibil să reţină zecile şi sutele de forme de relief de la uscat, caracteristicile specifice ale zecilor de localităţi iluminate noaptea, orientarea şi stabilirea punctului rămân în sarcina unui navigator care treaba asta o face la bord şi echipajul lui *Hai-Hui* 2 se străduieşte cu osârdie ca rafalele care se succed în ritm susţinut să nu abată iahtul de la drum, ceea ce şi reuşeşte astfel că:

Joi 15 august 1985 în a patra zi de navigaţie, la orele

1.15 ne găsim la traversul capului Maleas şi vedem perfect în prova-babord oraşul port Mytilene, lucru care ne dă o stare suculentă de confort interior, ceea ce nu este rău, cu toate că mai avem în prova o porţie de Egee destul de greu de înghiţit. Noaptea, câtă a mai rămas, se scurge monoton, urcând pe 90° cam pe mijlocul strâmtorii Mytilene astfel că vedem luminile localităţilor de pe coasta Asiei

Mici şi, deopotrivă pe ale celor din insula Lesbos. Când vântul cade net la ora 8.35 lăsându-ne la sud de capul Akrio

Tsakmaki în punctul estimat-observat de 39°10 latitudine nordică şi 26°26 longitudine estică, skipperul îşi spune că a scăpat de Meltemi, sau ca Meltemi şi-a luat permisia lui scurtă de 3 zile după două săptămâni de osteneală pa coclaurile egeene, urcarea spre cap Baba şi de acolo la

Dardanele rămânând pe seama vânturilor termice, deci în seama brizelor.

Oricât de capricioase ar fi brizele, numai pronunţându-le numele simţi cum întreaga ta fiinţă se umple de o tandră şi duioasă nostalgie estivală. Deci, să ne

prăjim la soare şi să aşteptăm briza de zi pe care-o ştim din croaziera precedentă destul de punctuală şi zglobie. Până când se ridică, nu este rău să speculăm adierile rătăcitoare şi abia încreţind faţa lucie a mării, să dublăm capul Akrio Korakas şi, cum cunoaştem partea nordică a insulei Lesbos, să traversăm braţul de mare care desparte insula de continent şi să vedem cum arată coasta asiatică între punctul în care şoseaua Troia-Ayvacik-Ilicic atinge coasta şi cap Baba.

Până când vom fi în stare să ne urnim, trecem la program la sac. Nu ne-am dezbrăcat de patru zile şi patru nopţi.

Nu ne-am spălat şi bărbierit tot de atâta vreme. Deliciul curăţeniei corporale se prelungeşte până la ora 11.05 când o adiere slabă mângâie velele. Se speculează adierea care ne poartă la nord de cap Akrio Faros. Sărind zglobiu peste

100 de mile marine, skipperul întocmeşte sârguincios planificarea escalei de la Gelibolu. Cât timp pentru o convorbire telefonică, cât pentru plinul de apă, pentru a cumpăra pline şi nişte zarzavaturi, apoi întocmeşte planul de drum până la Istanbul şi la 13.30 constată cu tristeţe că abia s-a dublat cap Akrio Korakas şi că se poate ţine un drum de

360° urcând direct spre cap Kudârga, astfel încât să se satisfacă zelul turistic al echipajului. Cum briza este blândă, cum fitilele din material de blugi n-au dat rezultatele scontate, secundul meştereşte alte fitile, sacrificând ultima fâşie din pânza de americă aflată la bord. La 14.30 briza se întăreşte, la ora 16.00 cade, încercând nervii echipajului care nu vede pe coastă asiatică decât versanţii pustii ai înălţimilor aride. Insula Lesbos rămâne în pupa babord.

Este un fel de a zice că „rămâne”. Ne aflăm deci între partea de nord a Lesbosului dominată de muntele Lepetimnos, între Skala Sikaminias şi Mithimna şi coasta de nord a golfului Edremit, la câteva mile de localitatea Sivrice, bineînţeles netrecută pe harta noastră. Adică abia

lunecăm în braţul larg de mare amintit, notând că în strâmtoarea Muselim, la traversul localităţii Sivrice se află stânci şi un recif deasupra căruia nu sunt decât 5 metri de apă. În consecinţă skipperul se hotărăşte să dubleze reciful între acesta şi insula Lesbos. La 16.45 un fel de exasperare acră domină echipajul. Skipperul blagosloveşte Lesbosul în *Caietul de cart*, îl face „cocoaşă enormă şi placidă”, ridicând în slavă rafalele nebune ale Chiosului, care, oricât ar fi zgâlţâit iahtul, l-au obligat să dubleze insula în 12 ore de volte dure. Iată că din pupa, pe marea pustie până atunci, se arată o navă mică, aducând cu un pescador. Fără să se gândească la complicaţiile şi implicaţiile unui remorcaj, skipperul se agită, pregăteşte o remorcă şi văzându-se zburând spre cap Baba în pupa navei care fumegă subţire, exultă. Cu cât nava se apropie, cu atât zelul skipperului ia apă la santină. Presupusul pescador se arată a fi o vedetă de patrulare care navighează cu cel puţin 20 de noduri, viteză suficientă spre a dezmembra iahtul. Morocănos, trimiţând complimente în siajul vedetei, skipperul pe cale să-şi lichefieze umorul este destul de lucid să noteze în

Caietul de cart: „Temperatura asta ridicată la orele 17, poate – 40°, nu-mi spune nimic bun”.

La ora 17.30 se notează: „S-a pornit o pală de vânt care poate fi speculată pe 280°. Ne îndepărtează într-un fel de coasta asiatică, dar ne va ajuta să dublăm stâncile Sivrice şi să ieşim la cap Baba. Dacă!”

Acest „dacă” este confirmarea cea mai autentică a stării şi psihologiei de velist de croazieră. De altfel tot ceea ce urmează porneşte de la acest „dacă”, Vântul s-a ridicat din S-SV cu 4 metri pe secundă, ca la ora 17.45 să facă un salt spectaculos spre N-NE şi să sufle în rafale de 8 – 10

metri pe secundă. Lochul indică 6 noduri. Se poate ţine un drum de 300°. Iahtul a fost smuls din inerţia în care a zăcut toată ziua. Apa începe să se infiltreze în santină. Se obturează iahtul. Se etanşeizează trombele de aerisire.

Echipajul îşi îmbracă pseudocostumele de protecţie.

Înserarea este morbidă. Vântul se întăreşte spre forţa 7.

La orele 18.20 navigăm pe valuri scurte şi puternice care ne izbesc din tribord şi dinaintea traversului. La bord s-a ordonat „tot echipajul la posturile de manevră”, adică amândoi echipierii în cockpit. Vântul se prăbuşeşte din podişul anatolian, răscoleşte braţul de mare, acolo unde se-nghesuie prin canioane se transformă în rafele şi fiecare rafală ridică câte-un deferlant care se deosebeşte de valurile obişnuite prin înălţimea lui net dominantă şi prin coama de spumă clăbucită care se rulează scoţând un fel de muget jos, repede tăvălugit în haosul sonor al furtunii.

Se întâmplă cu totul altceva decât în rafalele albe de sub

Ikaria. Acolo puteam naviga fie sub adăpostul coastei, fie la limita bătăii lor maxime. Aici coasta Anatoliei ne este cunoscută, harta indică prezenţa stâncilor care o dublează, strâmtoarea nu este mai largă de 8 mile, deriva este neaşteptat de mare şi la 30 de minute de la declanşarea grenului iahtul este împins până la o jumătate de milă de

Mithimna obligând skipperul să facă o voltă penibilă şi să pună prova pe coasta Anatoliei într-un drum de 60° ceea ce înseamnă de fapt o întoarcere spre cap Kadârga.

De aici începe una din cele mai dure experienţe ale iahtului *Hai-Hui* 2 şi ale echipajului său, experienţă care-o prefigurează pe cea de vârf din largul insulei Bozcaada, larg bântuită din plin de furia lui Meltemi.

La orele 19.35 cerul este roşu murdar deasupra podişului anatolian, vag portocaliu spre vest şi după volta făcută la o milă de coastă reperăm o localitate medie într-un golf fierăstruit în relieful continentului, localitate netrecută pe hartă. Luptăm din greu să dublăm coasta astfel încât la traversul stâncilor să le lăsăm în tribord. Este o bolboroseală de valuri care se organizează pentru asalt în rânduri compacte, este un pustiu de nave, probabil de aceea îşi forţase vedeta de patrulare motoarele, avertismentul de furtună grăbise intrarea la adăpost a iahturilor şi navelor mici, este un ţiuit sălbatic de vânt în

arboradă şi zeci de ace ude ne biciuie obrajii şi mai pluteşte sub cerul mânjit de culori moarte un *ce* sumbru şi ameninţător care ne zgribuleşte în cockpit şi care naşte întrebări abia acceptate: va rezista iahtul? Vor rezista velele? Va rezista arborada?

Nici vorbă să se ia alura de capă.

Cu atât mai mult cu cât privind stâncile de la Sivrice bătute de brizanţi şi apreciind deriva iahtului, skipperul nu găseşte decât o soluţie acceptabilă: aceea de a dubla cap Baba şi a-şi elibera babordul de prezenţa sumbră a insulei poetesei Sapho, atât de liric apreciată în „Croazieră contra cronometru”.

Odată cu căderea întunericului se taie orice încercare a echipajului de a face navigaţie costieră luând relevmente la reperele de pe insula Lesbos. Călărind valuri surprinzător de înalte, prinzând convenabil, prin manevră, deferlanţi înalţi până la crucetă, se instalează la bord infirmitatea cunoscută: secundul imobilizat la manevra velelor, skipperul la eche, lucrul la hartă se exclude. Din acest motiv se întâmplă să se infiltreze în fermitatea pilotajului o confuzie pe care o va lămuri salvator privirea excelentă a secundului. Adică pe insula Lesbos există o şosea asfaltată care plecând de la Mithimna lăsată în pupa, urcă pe direcţia sud pantele nordice ale înălţimilor Skotino, coboară în câmpie de la Kalloni şi aici se ramifică spre est, sub şi vest.

Pe skipper îl interesează ramificaţia vestică, care prin Filia

Skalochori, Antissa şi monastirea Ipsilou, duce la Sigri, pe coasta extrem vestică a insulei. Iată că ceea ce se vede la coastă noaptea pe furtună, nu mai seamănă deloc cu cea ce am văzut în croaziera anterioară, ziua fără vânt, cu văzduhul împâclit. Şoseaua tiveşte coastele nordice ale înălţimilor Oxia Petra, Kouratsonas, Ordimnos. La scara hărţii turistice se află cam la 4 – 5 kilometri de coastă. Ceea pe atunci abia întrezăream, câteva case risipite prin văgăuni pustii, acum îşi schimbă înfăţişarea, apărând ca localităţi mărişoare, cu 2.500 de locuitori ca Skoutaros şi

Filia. În plus se mai află un drum nemodernizat care plecând de la

Petra prin Skoutaros duce la Filia Skalochori, drum pe care, la intervale mari trec automobile tăind cu farurile pârtii sinuoase de lumină. Aceste amănunte sunt date spre a preciza o situaţie ciudată şi a depista gradul de periculozitate al senzaţiilor false. Stând cu spatele la coasta Lesbosului, adică în bordul din vânt, skipperul îşi da seama că grenul îl împinge spre insulă, cu toate că ţine prova pe

Anatolia, dar, aşa cum vede luminile farurilor îşi spune că până la ele are încă două mile de apă liberă. Raţionamentul este de la bun început fals, din binecuvântatul motiv că şoseaua asfaltată este paralelă cu coasta, dar la 4 kilometri de aceasta, iar cealaltă şosea, din poala înălţimilor, se îndepărtează de la coastă, astfel încât circulaţia rară a automobilelor nu poate fi decât orientativă în general. Nu se ştie de ce, omul de la eche translase şoseaua chiar pe coastă, ceea ce anulase în fapt cele două mile marine de apă liberă. Aşa că atunci când secundul a strigat:

«Coasta!» skipperul a făcut reflex volta, nu fără să mârâie după obiceiul lui de skipper şi schimbând bordul să vadă foarte aproape luminile satului pescăresc Gavathas, aflat într-un golfuleţ vegheat de două stânci enorme, pe capul Gavathas făcându-şi datoria lumina cu sclipiri consemnată pe harta de navigaţie. De-aici ca şi din alte întâmplări asemănătoare reiese obligaţia cu totul didactică, profesională a skipperului de a-şi-forma echipajul în aşa fel încât în momentele dificile impuse de condiţiile hidro-meteorologice să se elibereze de eche şi să poată găsi soluţiile optime pe care i le dictează harta şi servituţile momentului. Aflată sub umbra înălţimilor dominante ridicate la mai puţin de 2 kilometri de ea, coasta stâncoasă a insulei până atunci invizibilă, a devenit brusc un pericol iminent. Biciuindu-ne velele fără milă, grenul ne scoate în largul strâmtorii, fascinându-ne cu farul cu sclipiri de la Sivrice. De fapt întregul eşafodaj

mental al skipperului este fals. Coasta pe care era s-o pinteneze este capul Motivos, ceea ce văzuse în prova era insuliţa

Agios Georgios, automobilele care dublau coasta se afjau chiar pe coastă între Mithimna şi Petra, poziţia iahtului în furtună şi deriva răsturnaseră unghiul sub care se vedea coasta de la bord şi, de fapt, iahtul venise la pintenare la câteva cabluri sud de cap Motivos, acolo unde ţărmul insulei, pe mai bine de 2 mile marine, are orientare netă nord-sud.

La orele 21.50 grenul atinge forţa maximă.

Hai-Hui 2 luptă cu valuri a căror forţă de izbire i-a fost necunoscută până acum. Ceea ce miră echipajul sunt deferlanţii care se montează între Sivrice şi Mithimna. Despărţiţi prin intervale de timp neregulate, de la un minut la două, trei minute, mormanele de apă înspumată sunt precedate de o vale abruptă care absoarbe valurile mai mici, însumându-le în deferlant. Acesta creşte monstruos sub privirea echipajului, coama lui se ridică vertical, mişcarea fiind acompaniată de un fel de şuierat ameninţător, din coamă se naşte o creastă înspumată care ţâşneşte pe verticală şi pe care vântul o împinge înaintea masei principale de apă a valului, apoi valul nu se mai poate susţine şi se prăbuşeşte în gol cu un vaier bubuitor şi lugubru. Momentul spargerii coincide ades, sau este provocat ades de prezenţa iahtului. Dacă deferlantul este atins cu prova, spargerea se face pe cabină şi în cockpit, echipajul simţind apa pătrunzându-i prin echipament, urcându-i pe sub mânecile cămăşii până la subţioară, scurgându-i-se pe şira spinării şi piept, lucru puţin înveselitor. Atins cu pupa, deferlantul se sparge în siajul iahtului şi, plin de fiere, împroaşcă echipajul cu jeturi sărate, pe care acesta, după obiceiul lui prost, le ia în derâdere, ca numai la două minute după, să amuţească atunci când el năvăleşte orbeşte dinaintea traversului. Asta nu ne împiedică să reperăm dincolo de

Sivrice şi grupul lui de sclipiri, un far vizibil.

— Cap Baba, zicem şi ne vedem de ale noastre,

încercând o apropiere de coasta turcească, ceea ce ne şi reuşeşte, astfel încât la ora 22.30 când grenul cade brusc, ne aflăm la sud-vest de Sivrice, într-un punct foarte greu de definit cu precizie, uzi, sleiţi şi puţintel morocănoşi.

Apoi apar vapoarele şi *Hai*-Hui2 abia poate manevra.

Apar vapoarele şi ne înviorează. Urmărim drumul celor care ne vin din pupa şi undeva în noapte virează spre nord şi dispare. Acolo este cap Baba, ieşirea la mare liberă şi drumul spre Dardanele, adică ultima etapă egeeană.

După gren se lasă o pâclă umedă. Ne aflăm în derivă în strâmtoarea Muselim la 3 mile vest de Sivrice, mai aproape de coasta anatoliană, având în prova babord lumina cu sclipiri de la Gavathas abia perceptibilă prin pâcla cenuşie.

Forfota navelor, mai ales cargouri familiare zonei, de 4.000

TDW, ne ţine în alertă. Hotărâm carturi normale de 2 ore ca să ne putem odihni. Este foarte aproape momentul oboselii limită, când acuitatea simţurilor slăbeşte, când reflexele lâncezesc, când centrul coordonator leneveşte şi devine indiferent la impulsurile exterioare. Este prezent momentul când ceea ce înregistrează retina suferă deformaţii stranii, halucinante. Skipperul atât de pedant realist, atât de obositor în a stabili cu exactitate punctul navei cu ajutorul reperelor de la uscat, atât de migălos în a confrunta desenul coastei cu reprezentarea ei grafică, suferă brusc de o indiferenţă stupidă, părându-i-se că ceea ce abia întrezăreşte prin pâcla de după ora zero ţine de absurd, neavând nicio contingenţă cu harta. Că există într-un spaţiu necunoscut şi de nerecunoscut, într-o lume de fantasme, într-o alegorie. Este nevoie de somn. O nevoie lacomă. Minutele cartului s-au transformat într-un chin pervers care perforează muşchii trupului înţepenit cu mii de ace boante.

Frigul a pătruns la măduvă. Hainele jilave s-au transformat într-o a doua epidermă scârboasă. Secundul se reface sforăind viguros. Ne acordăm câte un singur ceas de somn.

Lupta celui de la eche este să nu cadă peste bord, abandonându-se sleielii vâscoase care-i curge peste pleoape. Există la bord, s-a format la bord o certitudine care elimină dubiul, care pulverizează rudimentele de frică, care dă un sentiment plenar de împlinire: încrederea deplină în veghea echipierului aflat de cart. Luminile de drum ale navelor electrocutează starea de lâncezeală în care, scăpat de sub control, trupul se balansează periculos, bărbia cade în piept şi singura senzaţie că eşti încă conştient o constituie tăietura parâmei centurii de siguranţă în palma stângă şi duritatea catifelată a lemnului echei în palma dreaptă.

Deci *suntem în 16 august*, *vineri* şi în a cincea zi de navigaţie. Spre orele 03 pâcla se rarefiază şi rafale moderate, blânde, ajută iahtul să-şi stabilească o alură convenabilă la 3 cabluri de coasta abruptă a Anatoliei pe care-o dublează cu 2 noduri pe loch. Navigaţia se transformă în turism nautic. Spre orele 04 întunericul devine străveziu, cupole luminescente se detaşează pe cer deasupra localităţilor invizibile de pe mare, apar casele izolate ale cătunelor pescăreşti, apoi întunericul se oţeleşte, este preceasul zorilor în care domneşte vineţiul de conglomerat mineral, se văd stâncile care dublează coasta, se văd apele tulburi de la gura unui râu mâlos, ariditatea are o anume solemnitate şi demnitate sălbatică, pustiul coastei aminteşte de străvechimile în care specia avea decenţa raportului ei numeric cu spaţiul care-o hrănea, navigaţia este plăcută şi relaxantă, carturile se schimbă normal, viaţa bordului a reintrat în tipic şi la ora 10.10, de cart fiind skipperul, iahtul *Hai*-Hui2 se află la traversul capului

Baba, deci în ape cunoscute. Este o lumină tăioasă, sălbăticită, rece. Marea, dincolo de cap, până-n orizont este acoperită de berbeci, vânzolită, de un albastru oţeliu, cu nimic estival în ea.

Când dublăm capul Baba, cădem în plin Meltemi.

Şocul este dur.

La adăpostul coastei se apreciază că vântul are forţa

7, iar valurile înălţimi de 4 – 5 metri. Este momentul unei judecăţi matematice a situaţiei, al analizei factorilor hidrometeo, al stabilirii unui plan de drum, cu un cuvânt al luării deciziei, ţinându-se cont că greementul este obosit şi suprasolicitat, că ambarcăm apă din belşug, că pompa de santină a absorbit un obiect care i-a provocat indigestie, că ceasurile bordului au intrat în grevă şi că velele de drum au fost reparate de câteva ori numai în această croazieră.

De la cap Baba coasta Anatoliei dublează îndeaproape meridianul estic de 26°, îndepărtându-se foarte uşor de direcţia N-S, pe o direcţie N-NE până la cap Kumkale de unde se deschide strâmtoarea Dardanele. Dacă am putea urca dublând coasta cu motorul, am avea de străbătut 35

de mile marine până la Kumkale. Cum Meltemi bate din

N-NE, adică direct din prova, suntem obligaţi să urcăm coasta în volte, numai atât de lungi spre larg cât să nu ieşim de sub protecţia coastei având înălţimile dominante în jur de 500 – 600 metri, asta oferind teoretic un scut la adăpostul căruia forţa vântului se reduce la jumătate până peste

8 mile în larg. Privind atent harta lui de navigaţie, skipperul constată cu durere că înălţimile protectoare nu se află aproape de mare, ci la câţiva kilometri în interior, distanţă suficientă ca să le transforme în guri de tragere pentru artileria eoliană şi că, de fapt, adăpostul coastei se va simţi numai până în sudul peninsulei care arată spre insula Bozcaada. Planul de drum pe care-l întocmeşte se compune din două etape de marş: una până la insula Bozcaada, care va fi parcursă în volte de la coastă la larg şi înapoi la coastă; a doua având două variante: dacă este zi, dublarea insulei Bozcaada prin strâmtoarea Tenedos, între insulă şi continent; dacă este noapte, dublarea insulei prin larg, spre a feri iahtul de manevră într-o strâmtoare îngustă, cu adâncimi mici la continent, cu stânci şi pericole de navigaţie, largul oferind securitate absolută, scoţându-ne în afara grupului de stânci şi epave care veghează

insuliţa

Tavşan şi conducându-ne în gura Dardanelelor, printr-o navigaţie de rutină.

Plan perfect dacă nu şi-ar fi vârât coada lui diavolească vântul Meltemi!

Să începem cu voltele. Vântul suflă din N-NE cu 12

metri pe secundă. Spre larg ţinem pe 300°, spre coastă urcăm pe 60°, când de fapt ne-ar trebui măcar 20°. Se schimbă focul de drum cu interul. Tragem un bord de

30 minute spre larg, al doilea de 30 minute spre coastă.

Începe dansul.

Începe martiriul velistului: volta.

H

Câştigăm fiecare milă spre nord cu trudă. Atmosfera la bord: normală. Carturile se rotesc normal. La ora 13

Ieşim de sub protecţia coastei înalte care se teşeşte spre câmpia aflată la travers de Bozcaada. Rafale demente sfâşie randa pe cusătura forţei numărul 3. Biciuindu-ne fără milă, smulg carabiniera focului. Lucrurile încep să devină sumbre. Cade programul cart-odihnă-cart. Skipperul trece la eche. Secundul face acrobaţie la prova, prinde carabiniera nesupusă, se menţine iahtul cu prova în vânt şi se coboară randa. Călare pe ghiul legat în ax, netulburat, secundul coase forţa sfâşiată migălind cu acele care se rup idiot, unele după altele. Operaţia presupune o anumită regie şi o bună doză de umor. Adică se pregătesc în careu câteva ace cu aţa de vele, scenă aparent hazlie când secundul izbit de colo-colo trebuie să ochească urechea acului, apoi cu acele vârâte în hanorac şi firele de aţă fâlfâindu-i în chip de coadă se instalează pe ghiul legănător şi începe lucrarea stăpânind randa cu genunchii, în fiecare clipă gata să zboare de pe ghiu cu toate că s-a asigurat la catarg. Apoi acele se rup şi de la capăt, în vreme ce skipperul ţine iahtul pe drum numai cu focul inter. Valurile sunt mari, când tragem bordul care ne apropie de coastă le luăm dinaintea traversului, coca bubuie ameninţător, greementul se tânguie, la 14.40 vântul

înregistrează o scădere uşoară, randa cusută solid şi-a schimbat profilul acolo sus, stă în pliuri şi la 16.10

se notează în *Caietul de cart*; „Dacă nu ne dezintegrăm înseamnă că ajungem la adânci bătrâneţi”. Echipajul este ud până la piele, plătindu-şi greu păcatele făcute cu voia, ori fără voia lui.

La ora 19.10, după 9 ore de hâţâială dură, dublăm peninsula care ne-a dat de furcă şi în croaziera precedentă, punând prova pe insula Bozcaada, s-o dublăm pe sub vântul ei şi, eventual, să rămânem sub vântul ei până în zori. Trecerea prin strâmtoarea Tenedos pe asemenea furtună, navigând în volte, se exclude.

Ieşiţi de sub ecranul precar al coastei se reperează un nor păcătos, de un roşu murdar care are umorul negru de a ne împroşca cu ciocane de vânt făcând să turbeze anemometrul. Se notează în *Caietul de cart* că n-am pus haine uscate pe noi de 5 zile şi că „nu este croazieră de plăcere, ci un chin permanent, umed, plin de teroarea unui vânt care bate în rafale violente, cu valuri haotice şi deferlanţi care ne pătrund pe sub pelerine, ţinându-ne uzi şi îngheţaţi”.

Aşa vede omul de la eche situaţia în acel amurg de august când acasă…

Apoi însemnările încetează din motive de forţă majoră şi nu sunt reluate decât la escala făcută la Canakkale.

Adică traversăm gura strâmtorii Tenedos transformată într-o gură de iad, prin care în loc de flăcări ţâşnesc rafale nebune de vânt. Puiu schimbă focul inter cu focul de furtună şi. ia două terţarole la randă. Apoi echipajul se zgribuleşte în cockpit, secundul refuzând să se ducă la culcare, cu toate că, furtună de gradul 8 fiind, în mod obligatoriu skipperul stă la eche în carturi prelungite atâta vreme cât este nevoie.

La lăsarea întunericului situaţia iahtului *Hai-Hui2* nu este prea veselă. Are în tribord insula Bozcaada ca un con vulcanic teşit şi ros de Meltemi până aproape de rădăcină.

Lungimea coastei de sub vânt între cele două faruri

care marchează extremul est şi extremul vest – 6 mile. Cunoaştem insula din „Croaziera contra cronometru11. Înconjurată de brâie de piatră cu stânci împinse la un cablu de coastă, lăsându-l pe Meltemi s-o bântuie năprasnic, nu oferă niciun fel de adăpost în mare, ori a încerca să intrăm în port cu un motor capricios, fără să cunoaştem coasta, având o hartă la scara 1: 500.000 este un risc pe care skipperul nu şi-l asumă. O tentativă de a dubla insula prin larg, acolo unde navele venind din sud spre Dardanele taie noaptea cu luminile lor legănate, se soldează cu încasarea unor ciocane de vânt şi apă care cutremură iahtul din încastrări.

Cu velele de furtună *Hai-Huii2* este incapabil să urce în vânt. Singura lui libertate este să ţină o alură ridicolă, care să-l facă guvernabil.

Din clipa executării voltei care să ne aducă sub vântul insulei începe:

Noaptea supliciului

...adică noaptea care ne desparte de a 6-a zi de navigaţie, deci noaptea de *vineri 16 august spre sâmbătă 17 august*

1985, noapte care impune echipajului un nou apel la resursele lui interioare şi-l obligă la câteva judecăţi de valoare. Înainte de toate este nevoie de o fixare a iahtului în spaţiul acelui petec de lume egeeană. La est, coasta înaltă a Asiei Minor la sud de Troia şi strâmtoarea Tenedos, la nord, insula Bozcaada, Tenedosul grecilor antici care joacă un rol aerodinamic cu totul nepoliticos. Vântul puternic sare peste insula puţin înaltă, producând turbioane supărătoare sub coasta ei sudică, turbioane generând valuri haotice şi impunând echipajului manevre rapide, capabile să pareze agresivitatea unor deferlanţi supărător de înalţi, porniţi la asalt într-un Vacarm niciodată auzit. La sud şi vest, mare liberă luată în răspăr de Meltemi. Manevra adoptată: volte sub vântul insulei până când se va lumina de ziuă, dublarea insulei prin vest, dublarea insulei Tavşan şi angajarea în strâmtoarea

Dardanele care se află aici, la nici 17 mile de

extremitatea vestică a insulei.

Dacă n-ar exista Meltemi.

Meltemi care ne biciuie nemilos exact din direcţia Dardanelelor.

Fericit ţărm de mare cel al Pontului Euxin. Ce nopţi divine acolo, când briza foşneşte lin în frunzetul pomiilor şi luna taie pârtii de aur pe marea şopotitoare. La *Hai*-Hui2

se vorbeşte economic, efuziunile lirice sau logoreice sunt necunoscute, limbajul exprimă laconic răspunsurile echipajului la nevoile de manevră, contactul cu lumea fascinantă a sudului egeean s-a stabilit de fiecare echipier în mod cu totul intim şi personal, angoasele fiecăruia sunt de asemenea ale fiecăruia, înţelegerea rezidă în alte zone decât cele ale comunicativităţii ciripitoare, lipsită de pudoare, comunicativitate de trib de maimuţe unde se trăieşte de-a valma. Echipajul împarte frăţeşte cabina şi bunurile, hainele şi mâncarea, banii şi apa de băut, greutatea carturilor, poate teama câteodată; dar există o decenţă a intimităţii peste care, spre fericirea skipperului, nu s-a trecut niciodată în actuala formulă.

Asta face bine la ficat şi când avem insula în babord, hotărâm să navigăm cu batanta din vânt închisă, paiolul ridicat spre a se putea scoate uşor apa care plescăie în santină şi să salvăm de udătură măcar un schimb din flanelele de corp. Având două repere de navigaţie excelente, cele două faruri de la extremităţile vest şi est ale insulei, constatăm că furtuna ne dă o derivă consistentă spre sud şi că, indiferent de manevrele folosite, nu putem urca spre nord ţinând prova pe coasta continentului.

Dimpotrivă. Pierdem vizibil tot ce-am câştigat având insula în tribord, deci prova pe largul egeean şi că, în această alură în care putem urca penibil pe 295°, chiar joi velele de furtună avem o derivă atât de mare, încât riscăm să pierdem insula din vedere.

Enunţate aşa, pline de morgă, sobre şi văzute de la masa de lucru, indiferent că mâinile îngheaţă pe stilou şi în casă se poartă căciuliţa de cart din lână – scrise aşa –

lucrurile sunt O.K. şi titlul acestui subcapitol nu se justifică.

În cockpitul lui *Hai-Hui2*, lucrurile stau puţintel altfel.

Adică, frânturile de odihnă n-au reuşit să refacă forţele echipierilor. Hainele şi flanelele de corp ude se lipesc mizerabil de trupurile vlăguite. Apa din santină gâlgâie şi plescăie, ambardeele care se succed la răstimpuri imprevizibile o fac să treacă peste cuşete, se aud zgomotele produse de echerele, riglele paralele şi tot arsenalul de lucru pe hartă împrăştiat pe paiol, al canistrei de serviciu care se plimbă de colo colo; al scaunului de la W.C. care de asemenea a devenit plimbăreţ, al veselei azvârlite în santină, al paiolului care nu suportă verticalitatea. Acest vacarm cvasi-domestic venit din interiorul iahtului se conţine în tânga generală şi în vaierele navei. Încastrări suprasolicitate, arborada transformată într-o orgă capabilă să producă sunete când stridente, când joase, un lamento grav de încheieturi gata să se smulgă din alte încheieturi, apoi tonurile stridente ale şarturilor şi straiurilor, vâjâitul gros al aerului scăpat de pe vele, bubuitul ciocanelor de apă în cocă şi mai presus de toate acestea, orgia sonoră a furtunii. Vântul snopind marea, valurile prăbuşindu-se în golişti, forfota bezmetică a apelor învolburate şi învrăjbite ţiuitul, văicăreala furtunii în arboradă, mugetul maselor de artă smulse din inerţie, vânzolite, spulberate, ridicate în deferlanţi mai înalţi decât cruceta a căror creastă înspumată se vede călărind orizontul, apropiindu-se într-o fojgăială de sunete vuitoare, apoi impactul cu iahtul care se cutremură, bandându-se şovăitor, catargul vibrează, apa pălmuie dureros obrazurile, pătrunde pe sub gulere, pe sub mânecile legate cu şcotă să protejeze îmbrăcămintea jilavă, se scurge pe umeri, pe spate, pe pântec, o senzaţie imbecilă, ca şi când s-ar fura cu o ventuză căldura corpului, senzaţie a sleirii trupului şi aşa sleit, apoi se vede lumina farului de pe coasta de est, volta în vânt cu catargul pârâind şi de la capăt.

Echipajul simte cuprinzându-l o tropeală râncedă, secătuitoare. Legătura cu iahtul nu mai este organică, aproape fizioligică. Se face dur prin parâma centurii de siguranţă. Elementul viu care transmite skipperului fiecare convulsie a iahtului rămâne echea.

— Goleşte apa din santină.

— Atenţie! Prova tribord. Deferlant.

— S-a slăbit balansina ghiului.

— S-a dezlegat o barieră de terţarolă.

Singurele semne că echipajul nu şi-a pierdut harul vorbirii. Apoi orele se pietrifică într-o stare ciudată a absurdului. Pentru că, totul pluteşte în afara puterii noastre de percepţie, într-un amorfism câlţos, gelatinos, se trăieşte o stare absurdă de cufundare într-un eu igrasios, pecinginos, mucilaginos, trupul se simte ca un lest străin lui însuşi şi iarăşi volta când avem la travers farul de pe extremitatea vestică a insulei, când deferlantul acela de-a dreptul înspăimântător s-a spart în tribord inundând cockipitul şi udând ceea ce nu era încă ud în noi: gândurile.

— Apa din santină.

Şi de la capăt.

*

— Pregătirea pentru voltă.

Şi de la capăt.

Minut după minut. Sfert de oră după sfert de oră.

Şi de la capăt.

Jumătăţile de oră se scurg într-o lentoare ucigătoare.

Ceasurile devin secvenţele unui coşmar nesfârşit. Însăşi noţiunea de timp se identifică unei existenţe în coşmar.

Volta şi de la capăt în acelaşi vuiet mugitor care încearcă să pătrundă în prea adâncul din noi înşine şi să ne roadă echilibrul.

Cine va ceda: echipajul sau iahtul?

Cine va învinge: echipajul sau marea?

Şi de la capăt…

Minute, sferturi de ceas, jumătăţi de ceas, ceasuri şi

dintr-odată lipsa de interes pentru timp, ca timp exterior.

O concentrare amăruie în sine. Undeva sub mantaua cauciucată, sub omoplat, sau altundeva, este un petec de corp uscat şi locul acela este cald, doar acolo te poţi refugia din trupul rebegit şi ceea ce te ucide lent şi pervers este apa din cizmele de cauciuc şi apa din santină şi vraiştea lamentabilă din careu şi atunci îţi dai seama ce binefacere este o cocă perfect etanşă, în interiorul căreia să găseşti sacii de dormit uscaţi, perna uscată, schimburi uscate, unde te poţi usca cu un prosop cald şi spongios şi unde se poate face un ceai fierbinte şi unde…

— Deferlant!

Să ne ţinem cu stânga de parâma centurii de siguranţă.

Dacă trece şi ăsta, ce importanţă mai are un deferlant, zece sau o sută? Chircit sub mantalele cauciucate prin care apa trece ca prin sită, echipajul execută a nu se ştie cita voltă în vânt, pentru că orice tentativă de a dubla insula prin larg este pedepsită crunt de Meltemi şi între riscul de a-l înfrunta în câmp deschis cu arme inegale şi acela de a lupta cu noi înşine la adăpostul precar al insulei, se alege a doua variantă, cu toate că simţim epuizarea dându-ne trâcoale rânjită, stupidă şi sigură de izbândă.

Şi a fost ziua a şască

*

Sâmbătă 17 august 1985, în a şasea zi de navigaţie de la Ormos Marathokampou, în preceasul zorilor (la bord nu se mai poate trece ora în Caietul de cart din lipsa ceasornicelor) situaţia iahtului *Hai*-Hui2 şi a echipajului său este precară sub raport fizic. Iahtul face apă din belşug între 3 şi 5 găletuşe pe ceas, lucru sâcâitor dar nu periculos, cu condiţia ca bricolajul secundului să ţină şi filele slăbite să nu cedeze. Cum cuşeta de veghe se află în tribord, când iahtul este bandat în acest bord cel care încearcă să se odihnească primeşte duşuri repetate, dacă n-a scos conştiincios apa din santină. Ud, murat, sărăturat, nedormit, nebărbierit, livid şi încercănat, echipajul nu

seamănă deloc cu pozele color din revistele de iahting în care yachtmani decoltaţi, bronzaţi şi joviali se proiectează magnific pe o insulă plină de palmieri. Ţapăn în interior, cu moralul neatins, dar picând din picioare de somn, cei doi gentlemeni îşi spun că dacă *Hai-Hui2* nu se descompune în părţile lui componente, în mod sigur, la lăsarea serii vor intra în strâmtoarea Dardanele, chiar dacă vor fi obligaţi să ia ei înşişi iahtul la remorcă, ceea ce, evident, pentru modul deloc încurajator în care se prezentau, era de neconceput.

Cu nasul căzându-i în gură de somn, cu fruntea trosnindu-i în strânsoarea unei menghine nevăzute, cu gustul de fiere al sleielii amărându-i cerul gurii dornic de aromele piersicilor coapte generos în livada de la Grădiştea, skipperul constată filosofic că viteza vântului este în creştere, ameninţând să ameţească cupele anemometrului şi că, văzută în lumina incertă a zorilor, marea arată mult mai urât decât noaptea, când de fapt percepţia vizuală se reduce la generalităţi, concretă şi terifiantă rămânând percepţia acustică. După un bord tras spre coasta continentului care de fapt ameninţa să poarte iahtul înapoi, făcându-l să piardă jumătate din distanţa câştigată cu atâta trudă de la cap Baba la insula Bozcaada, skipperul face volta şi tentează dublarea insulei prin larg, conform deciziei şi planului de drum.

Văzut ziua, pe vânt de forţa 8, locul nu pare deloc un colţ de rai.

Brizanţi verzi, de un verde glacial bat cu imense ciocane lichide contraforţii de stâncă pe care se sprijină insula. Este acolo, pe extremitatea ei vestică, un pustiu de oameni şi de vegetaţie, o limbă de stânci, bolovani şi iarăşi stânci intrată adânc în mare, este un haos de valuri care se întretaie, o ţâşnire înaltă de jerbe lichide înspumate, o orgie de mugete cavernoase, un vacarm al moleculelor de apă strivite, al gresiilor izbite nemilos, vacarm în care silueta cadrului metalic al luminii cu sclipiri care ne-a călăuzit azi-noapte, apare cu totul insolită şi neverosimilă.

Dincolo de adăpostul firav al insulei, pilotajul iahtului

începe să pună probleme. Valurile sunt mai scurte ca la Marea Neagră, dar mai profunde şi abrupte. Culoarea în vecinătatea insulei are ceva de genune, de peşteră submarină, de gură de Hades. Vântul a devenit tiranic. Biciuie năprasnic crestele valurilor împroşcând spuma, purtând-o peste vânzoleala asta bezmetică de ape, alicindu-ne nemilos cu granule lichide, cerul are o culoare incertă, străină, nepotrivită lunii lui august şi skipperul îşi spune că nimic din ce-l înconjoară nu seamănă cu nimic din augustul de-acasă.

Hai Hui 2 luptă din greu să taie marea în furtună pe drumul lui de NV. Ca să putem manevra, riscăm să navigăm cu o singură terţarolă la randă şi cu focul inter.

Schimbarea velelor impune secundului să facă minuni de acrobaţie la prova; iar skipperului să-l culeagă ori de câte ori se dezechilibrează şi pierde puntea de sub picioare. Ceea ce încântă echipajul este felul în care Hai-*Hui2*

se comportă pe furtună.

Cu o graţie lejeră şi veselă urcă pe val, prea arareori ambarcând apă pe la prova. Se scaldă jovial în spuma crestei, iar plonjeul în adâncimea văilor lichide este alunecător, glisat, deloc abrupt şi brutal, deloc plescăitor şi rudimentar, sinusoida deschisă de cocă seaseamănă unui balet clasic, mlădios şi melodios, al cărui ritm este marcat de oscilaţiile catargului.

Lăsăm insula Bozcaada în pupa tribord, urcând spre strâmtoarea care desparte insula Lemnos de Imroz, cu gândul ca după voltă să dublăm Bozcaada căzând undeva între insulă şi insulele Tavzan şi la adăpostul coastei asiatice să urcăm spre Dardanele în volte scurte. Desigur volta pe valuri de 6 metri pune proleme de pilotaj, dar avem antrenament şi nu; cădem între valuri, reuşind s-o începem când trebuie şi s-o terminăm pe panta coborâtoare a valului, înainte ca valul următor să ne surprindă de la travers. Prevalul ne ajută, împingându-ne de la pupa, apoi valul ne saltă în circă şi când velele prind vântul treaba este terminată şi, spre dezamăgirea noastră,

constatăm a câta oară, că riscăm să pierdem tot ce-am câştigat dacă insistăm să atingem coasta şi că cel mai înţelept lucru este să dublăm insula în volte scurte şi dacă furtuna nu se domoleşte să urcăm aşa până sub vântul insulei Imroz de unde să luăm drum spre Dardanele.

Văzută din mare, pe furtună, partea nordică a insulei Bozcaada este de-o sălbăticie descurajatoare. Vălmăşagul de stânci şi o faleză pustie, cariată de secolele de

Meltemi, urcând spre un pinten de piatră ieşit în mare în treimea de nord-est a petecului de pământ roşcat care pare nelocuit de la facerea lumii. Câştigăm prin volte cablu după cablu, dublăm plini de oroare grupul de stânci submarine aflat la o milă şi jumătate în nordul insulei, grup de stânci descoperit impudic de văile valurilor, lucind perfid înainte de asaltul brizanţilor şi tatonăm cu grijă un fel de golf aflat în partea imediat nord-estică a insulei, acolo unde se văd câteva case şi o navă care la început ni s-a părut staţionând la ancoră.

O euforie subită cuprinde echipajul.

Iată, ne vom lega în pupa acelei nave binecuvântate, sub adăpostul coastei înalte, vom aranja interiorul, ne vom usca echipamentul, vom sorbi o supă fierbinte, vom şi dormi două ceasuri, apoi, refăcuţi, uscaţi, odihniţi…

Cu cât ne apropiem de golf, cu atât entuziasmul echipajului se răceşte. Apa are o culoare urâtă, cafenie, semn de fund nămolos şi înalt, iar nava speranţelor noastre, un cabotier, ori un pescador de nici 100 de tone este o biată epavă înţepenită pe vecie în acel loc neospitalier.

La larg. J

Şi din nou în Meltemi.

Urcăm spre NV lăsând insula în pupa. Vom face volta când nu vom mai vedea coasta, cu riscul de a dubla distanţele. Dacă urcăm cu vântul din prova tribord, spre coasta asiatică nu putem ţine decât un drum de 135° ceea ce este, din punctul nostru de vedere, un supliciu, pierzând spre Dardanele, ceea ce câştigăm pe un drum care duce mai mult spre Lemnos decât spre Imroz.

Cerul arată urât.

Apar vapoarele, balene metalice, în drum spre Dardanele sau venind de la Dardanele. Joacă binişor pe valuri, plescăie, de sub etrave ţâşnesc jerbe de spumă, au un ruliu greoi şi nu li se invidiază nimic din confort, nimic din masivitatea lor uşor obtuză, li se invidiază doar capacitatea de a lua orice drum ar dori-o, de pe cele 360°

ale rozei vânturilor.

Punct abia vizibil, când dispărând între valuri, când călărindu-le crestele *Hai*-Hui2 este ignorat cu desăvârşire din confortul comenzilor. La rândul lui ignoră matahalele metalice sau se face că le ignoră, supraveghindu-le drumul spre a le ieşi de sub etrave. Încrucişăm cargouri şi mineraliere, unele sub o jumătate de cablu, altele sub o milă. Nicio mişcare pe punţile pustii. Niciun semn de pe comenzile închise cu securit.

După soare, să fie spre orele 10.

Brusc, furtuna se întăreşte.

Şi tot brusc, vacarmul care stăpâneşte mare şi cer este spintecat de o pârâitură aspră, transformată în conştiinţa skipperului într-o durere ascuţită. O lamă de oţel, rece, îi sfârtecă măruntaiele.

— Randa, strigă secundul.

Da! Randa!

Se sfâşie sub ochii noştri, în lungul unei forţe, la un metru sub colţul de fungă. Cele două aripi portocalii se zbat bezmetic pe vânt, ameninţând să se smulgă de pe întăriturile marginilor de învergare şi de cădere. Ceea ce urmează schimbă temperatura bordului. Skipperul aduce iahtul cu prova în vânt şi val, alură incomodă pentru secundul care coboară randa, asigurat la catarg. Nu avem randă de schimb şi fără randă nu putem guverna. Reparaţia cere timp şi condiţii de lucru. Se trage ghiul în ax şi se leagă strâns să nu balanseze. Skipperul ţine la capă cu focul inter, care nefiind echilibrat de randă are tendinţe ucigaşe. Secundul leagă randa pe ghiu cu sacheţii baierelor de terţarolă, scoate focul de furtună din postul prova şi se duce să înlocuiască interul.

Valurile au devenit amenințătoare.

Hăcuite de vânt, crestele lor au tendința să se dezlipească de bază și să se ruleze devansând masa principală de apă.

Situația devine periculoasă.

Echipajul este calm. Secundul agățat deasupra golului, ori prăbușindu-se în el odată cu prova, ignoră masele lichide și colcăitoare gata să se închidă peste el, lucrând febril la înlocuirea focurilor. Skipperul guvernează. Bine echilibrat, *Hai-Hui2* lipsit de vele nu cade între valuri.

Când secundul trece la catarg și ridică focul de furtună, bătălia este câștigată.

Sub focul de furtună iahtul nu numai că poate ține excelent la capă, dar lăsat ușor sub vânt prinde 6 noduri în drum de 315°.

Insula Bozcaada abia se mai vede.

Pierdem din vedere coasta asiatică.

La bord au loc lucrări laborioase. Adică secundul își caută testeaua de ace aruncată nu se știe unde, de furtună sau de grabă, sau de oboseală, ața de cusut velele, armează câteva ace și le înfige în hanorac, apoi încalecă ghiul și rupând ac după ac, începe să coasă forța sfâșiată.

Noroc de buzunarul balenei în care s-a poticnit lucrarea lui Meltemi.

Un iaht mic, numai sub un foc de furtună, cu un om încălecat pe ghiu pe un vânt de 35 noduri, nu este tocmai un spectacol liniștitor, dar cum termenii descriptivi ai scării Beaufort nu numesc furtună ceea ce se întâmplă acum pe mare, ci numai „rafale”, domnii din comenzile navelor nu se sesizează și ne lasă liniștiți, să ne vedem de treabă.

Iată însă că dinspre Dardanele apare un petrolier uriaș de 100.000 tone, dacă nu mai mare, în siajul căruia se ține un mineralier cam de același tonaj. Petrolierul uriaș reduce viteza și schimbă de drum, venind spre *Hai*-Hui2. Acolo, pe comanda la nivelul unui bloc cu un știu câte etaje, cei care-și fac datoria ne-au văzut în dificultate. Probabil ne-au interpelat prin radiotelefon și neprimind

răspuns, schimbă cursul navei lor, manevră grea şi costisitoare, apropiindu-se până când vedem distinct pavilionul sovietic şi ofiţerul ieşind din comandă şi scrutându-ne prin binoclu.

Skipperul îi face semne amicale.

Petrolierul se îndepărtează uşor. Probabil a anunţat mineralierul din siaj, care prevenit din vreme face manevră largă, vine în vântul iahtului trăgând între noi şi

Meltemi un zid înalt din oţel naval, stopează maşinile şi rămâne în derivă spre a ne veni în ajutor.

Mineralierul poartă la pupa pavilionul statului sovietic.

Sunt la bordul lui *Hai-Hui2* doi bărbaţi duri, încercaţi de viaţă, locotenent-colonelul de aviaţie în rezervă nu are nicio vocaţie sentimentaloidă şi lacrimogenă, se pare că nici secundul nu are o meteahnă asemănătoare, dar insistenţa cu care nava sovietică vrea să ne vină în ajutor aşteptându-ne să decidem părăsirea iahtului văzut de la ei ca un biet dop ţopăind pe valuri, inguvernabil, sparge cuirasa în care echipajul îşi protejează visele şi duioşiile, fragilităţile şi gingăşiile, o căldură interioară de nebănuit în trupurile ude, tăiate de vânt, inundă echipajul, sentimentul fraternităţii, al solidarităţii umane ne ridică deasupra stării noastre limită, prezenţa masivă a navei care ne aşteaptă ne dă certitudinea siguranţei şi ne ridică în picioare, poziţie din care semnalizăm cât putem mai expresiv că mulţumim şi că nu avem nevoie de ajutor.

Foarte încet, nava sovietică îşi reia drumul.

N-am putut citi numele celor două nave.

N-am putut transmite niciun mesaj de mulţumire.

Ne-au dublat în ambele sensuri cel puţin zece nave de tonaje diferite şi sub pavilioane diferite. Niciuna n-a schiţat măcar intenţia de a-şi schimba cursul pentru a vedea mai de aproape ce se întâmplă pe forţa 8 cu acel iaht mic, guvernat sub un petec de velă.

Privim în siajul mineralierului.

Dacă am vorbi, ne-am trăda. Tăcem şi secundul, cu ultimul ac valid, reuşeşte să termine cusutul randei.

Trebuie să fie ora 12 şi, vizibil, forţa vântului este în scădere.

Împotriva tuturor datelor psihologice şi comportamentale obişnuite şi sedimentate, ca şi spre stupoarea secundului, skipperul este chinuit brusc de pasiunea incendiară a turismului nautic. Cum şi aşa nu se poate atinge coasta asiatică, cum şi aşa doar cu focul de furtună iahtul face 6 noduri, de ce, pe barba spurcată a lui

Posseidon să nu cercetăm şi insula Lemnos? Este undeva în prova noastră. Ia să vedem harta. Compasul distanţier temperează la fel de brusc cum se născuse, zelul turistic al skipperului. Compasul distanţier şi echilibrul politicos şi morocănos al secundului. Sunt aproape 30 de mile până în Lemnos; văzută la hartă coasta arată urât, este adevărat, are golfuri adânci, dar iată, este precedată de bancul şi stâncile Keros şi Kindinos, oricum ne prinde noaptea la intrarea în port, ce rost are să mai lungim croaziera, stăm slăbuţ cu cambuza şi cam toate argumentele mai vechi ale skipperului le mânuieşte ca la sindicat împotriva lui, ca să-şi pregătească terenul pentru o idee, care se vede, îl munceşte de câteva ore. Când are idei subversive, în dezacord cu ale skipperului sau complementare, secundul ia figură angelică, îşi prepară intrarea în dialog printr-o formulă avocăţească cu ornamente de flaterie (tipul de la eche cunoaşte metoda, dar se amuză acru, lăsându-şi secundul să-şi desfăşoare pledoaria şi în acelaşi timp încercând să formuleze înainte ca secundul s-o facă, ideea finală în folosul căreia Puiu îşi dezvoltă strategia) după care îşi expune propriul lui plan de drum.

Skiperul să se culce liniştit. El va pilota iahtul în strâmtoarea Tenedos, dublând insula Bozcaada prin larg. Vântul a scăzut spre forţa 6… Va guverna cu toată atenţia.

De altfel vântul îl va duce singur la Bozcaada. Oricum scutim 25 de mile de incertitudine şi alte 40 pe puţin din Lemnos prin Imroz la Dardanele. Secundul umflă parşiv distanţele, le mai asezonează cu posibile reveniri ale lui Meltemi la forţa 8, insinuează că nu garantează trăinicia

velelor, pledoarie inutilă pentru că soluţia lui se impune de la sine şi skipperul îşi spune că dacă nu se culcă în următoarele minute, va cădea peste bord adormind la echea de care nu s-a despărţit de peste 18 ore.

Aşa că, politicos, face volta pe valul care-i vine mai la îndemână şi trece echea secundului care, vizibil, jubilează interior.

Aşa sfârşeşte pentru skipper a 6-a zi de navigaţie de la plecarea din portul Ormos Murathokampou – insula

Samos. Prăbuşirea în somn este de fapt un vertij urmat de ruperea oricărui contact cu sinele său. Un fel de moarte temporară, cu atât mai stupidă cu cât skipperul este convins că are o veşnicie de moarte după cariera lui pământească şi că aceste câteva ore de arvună, sunt de fapt un sacrilegiu la adresa prea scurtei lui stări de convieţuire amiabilă cu sinele său conştient.

Oricum arvuna s-a dat, a fost primită şi skipperul s-a trezit într-o linişte desăvârşită. Niciunul din zgomotele care i se fixaseră în celule nu-l mai bântuiau, râcâindu-i nervii. I se şterseseră de pe timpane mugetul vâscos al valurilor, tânga şi ţiuitul arboradei, bubuitul ciocanelor de apă în cocă, plescăitul mizer al apei din santină. Tăcerea aceasta profundă se asociază unei lumini crepusculare, lui griuri moi, blânde, pline de linişte. Este o revenire la sine aprâape muzicală. Tipul de pe cuşetă realizează instantaneu situaţia lui *vis-à-vis* de univers. Se mustră aspru pentru dublarea orelor de somn şi prelungirea neloială a cartului secundului. Când îşi scoate capul a-toateştiutor pe spirai, stupoare! constată că se află exact în strâmtoarea Tenedos, între peninsula din extremul sud-est al insulei Bozcaada şi golful adânc de pe continent, că reprezentarea grafică de la hartă nu prea seamănă cu ceea ce vede de la bord, că secundul, este livid şi încercănat şi că vântul a scăzut la forţa 3/4, bătând cu un cart dinaintea traversului.

Peste peisajul cu înserare, aceiaşi pace biblică, fără niciun hârâit mecanic, întâlnită atât de des în această parte de lume.

Secundul şi-a ţinut promisiunea. A pilotat iahtul în strâmtoarea Tenedos. Este acum datoria skipperului să-l piloteze la gura Dardanelelor şi să-şi atribuie sieşi noaptea care-l desparte de Egeea.

Din nou fascinanta oră zero!

Iată deci Tenedosul grecilor antici. Iată deci insula

Bozcaada, cea care atât în „Croazieră contra cronometru”.

cât şi „în luptă cu Meltemi” a trecut echipajul iahtului

Hai-Hui2 prin încercări grele. Iată insula sub vântul căreia am căutat adăpost nu mai departe decât azi-noapte, noapte de iad, noapte a supliciului cu deferlanţi bezmetici ameninţând să ne trimită direct în Hades, cu chiotul nebun al vântului şi cu toate deliciile cunoscute, menite să ne sature de croaziere cu vele pe tot restul zilelor

(Iarăşi am jurat strâmb, asta la Ormos Marathokampou, ba şi secundul a jurat că nu vom mai vedea marea decât la cinematograf).

Deci, iată insula!

Secvenţă peisagistică având ca fundal muzical sforăitul viguros al sergentului de pompieri de odinioară, care-şi recuperează forţele cu o lăcomie demnă de zei.

Se vede un fel de promontoriu prăpăstios şi ard dublat de stâncile atât de frecvente aici, un golfuleţ vârât sub umărul unei înălţimi golaşe, casele risipite ale unui orăşel, ceva între un sat mai mare şi un tâng mai mititel, lumina cu sclipiri care ne-a călăuzit azi-noapte, solul este roşcat, brăzdat adânc de albiile unor şuvoaie inexistente, un cargo roşu, de fapt un minicargo face manevră să intre în port şi skipperul amorsează prima voltă care ducându-l adânc în golful intrat în continent să-i permită să dubleze peninsula joasă care desemnează limita nordică a strâmtorii Tenedos.

Din punctul de vedere al omului de la eche acest golf, ca şi vecinătatea sudică a insulei, nu spun nimic bun.

Coasta golfului este foarte joasă, terminând câmpia litorală lată de câţiva kilometri, poate doi-trei, asta

însemnând funduri mici consemnate pe hartă, cum funduri mici sunt şi în apropierea pintenului trimis de insulă în strâmtoare. Cuminte şi inteligent este ca voltele să fie scurte, să se evite tentaţia bordurilor trase până sub coastă spre a câştiga în distanţă şi, oricum să se întipărească în minte conturul strâmtorii, astfel încât lăsarea întunericului să nu anuleze stabilirea poziţiei iahtului faţă de uscat. Golful de pe continent este punctat de două localităţi, un sat pescăresc şi o aşezare tipizată cu aer marţial, ostăşesc, fapt care-l face pe skipper să scurteze volta din tribord şi s-o lungească pe cea care-l apropie de insulă.

Este o înserare confuză, muiată în culori incerte şi pâcloase.

Meltemi şi-a încetat existenţa, lăsând loc unui vântişor moderat şi burghez. Skipperul îşi spune că au trecut cele două săptămâni de activitate intensă în care Eol şi-a golit burdufurile cu vânturi şi că ne aflăm în pauza de câteva zile în care Meltemi îşi odihneşte bojocii şi că, oricum, mâine în zori trebuie să ieşim de sub domnia lui tiranică şi să urcăm spre casă.

Meseria pe care o face la bord este destul de sărăcăcioasă şi plictisitoare. Pilotează până la trei cabluri de

Bozcaada, face volta, cade uşor pieziş pe coasta anatoliană, asta însemnând un câştig de o jumătate de milă spre nord, iarăşi volta câştigând altă jumătate de milă spre nord faţă de coasta insulei şi mereu de la capăt, monotonia asta aparentă fiind tulburată de două evenimente:

unul exterior, aprinderea luminilor în portul de pe insulă şi altul interior, un fel de revenire ciudată la identitatea celui de la masa de lucru şi la fişele de lectură abia încheiate de plecarea în croazieră, fişe pornind de la Alfred

Fouille şi ideile forţă şi sfârşind cu acel „călător în secol”.

plin de ironie şi umor, fost voluntar în Regimentul

Infanterie al armatei franceze din 1939, domnul Bertrand de Jouvenal – baron des Ursinnes – şi al său sistem de gândire prospectivă, gândire care refuză cu demnitate să zeifice matematica şi să accepte măcar ideea de dogmatism; iar ceea ce l-a făcut cu totul simpatic omului de la Grădiştea a fost severitatea cu care, nesperiindu-se de morga infailibilităţii, a supus examenului critic acele concepţii sacralizate, cu vana pretenţie de a deţine adevărul absolut. Desigur că skipperul n-a trecut superficial peste scrierea numitului baron cu totul progresist, intitulată… Politica privită ca istorie", scriere legată intim de preocupările omului de la eche, nici peste ideea insului capabil să producă un *eventus* – adică un eveniment, nici peste altă sferă de idei în care libertatea se defineşte ca factor dinamic al provocării necesităţii. Toate astea pentru bunul şi simplul motiv că skipperul cochetează neruşinat cu practica unor asemenea idei, starea de *Poesis* provocată de aprinderea luminilor pe insula Bozcaada neexcluzând triada dinamică: cunoaştere, valorificare, acţiune, triadă într-un fel stând nu numai la originea cărţilor sale, dar şi la sorgintea acestui periplu egeean, el însuşi un *eventus*, rod al concepţiei enunţată mai sus, potrivit căreia libertatea înseamnă şi putinţa provocării necesităţii. A necesităţii interioare de a naviga cu vele.

A necesităţii sociale de a da micilor bărci cu pânze gustul cunoaşterii. A necesităţii de a înfrânge rutina şi cadrele de viaţă prefabricate şi prestabilite.

Iată din nou turcii contemporani demonstrează skipperului că au moştenit de la strămoşii lor harul iluminaţiilor, că iluminaţia feerică este o necesitate interioară care le valorizează disponibilităţi spirituale, îi echilibrează şi le crează după o zi de muncă, starea de *Poesis* mai sus amintită, sporindu-le evident calitatea spirituală a vieţii şi confortul domestic. Peste tot în lume, o localitate iluminată văzută de pe mare dobândeşte un ce fascinant. De cele mai multe ori oraşele-porturi au o anumită monotonie, o liniaritate funcţională evitând

esteticul.

La Istanbul există o iluminaţie suprastradală, o iluminaţie din afara sferei funcţionalităţii şi utilităţii, o iluminaţie estetică, poate cu funcţii religioase; dar preponderent feerice, de basm oriental.

Odată cu aprinderea luminilor în portul minuscul Bozcaada, skipperul asistă la trecerea lui în feerie şi basm.

Oamenii izolaţi pe insula bântuită de Maltemi şi singurătate, luptă împotriva stihiilor pustiului de sine, şi prin orgia strălucitoare în care-şi înveşmântează aşezarea. Se văd limpede becurile iluminatului public desenând străzile sinuoase urmând capriciul în terase al reliefului. Se văd bine luminile domestice, tihnite ale caselor, mai mult risipite după capriciul grădinilor decât după rigoarea restrictivă a edililor. Acestor salbe de lumini desenând volute pline de fantezie li se adaugă o superluminaţie alcătuită din mari lampadare verticale cu neon care pun pete albăstrui pe roşiaticul iluminatului public şi alte lampadare galbene, ghirlande şi salbe sau numai pete de lumină, transformând un târg minuscul într-o cetate de basm. Nu ştiu cât îşi bat capul edilii târgului cu problemele reciclării materiei în formă finită, cu reversul nefast al centralizării excesive cu mitul soluţiilor matematice, în faţa pramatiea a discursului politic, cu construcţiile viitoriste şi cu celelalte multe alte construcţii şi reflecţii asupra viitorului posibil; dar ceea ce văd de la bord este o cauză feerică în care spaimele străvechi ale umanoidului, spaima de foame, spaima de duhuri malefice şi spaima de tirania puterii absolute şi discreţionare, sunt vindecate prin iluminaţie care învinge beznele, umanizând profund locul acesta atât de crâncen pustiu fără lumină.

Spre ora 22 sau spre o oră apropiată, skipperul aduce iahtul la un cablu sud de stânca Şimali, marcată de o lumină cu sclipiri. Un cabotor ieşit din portul insulei Bozcaada dublează stânca trecând printre aceasta şi insulă.

Cum apropierea stâncii Şimali în noaptea de păcură este sumbră, cum sclipirile luminii care-o marchează

lansează în întuneric avertismente dramatice, skipperul o dublează prin est, acolo unde este mai multă apă liberă în tribord şi, ca să nu-şi trezească secundul din somnul greu şi binemeritat, încearcă să-şi alcătuiască mental un plan de drum, reproducând din memorie conturul coastei, al aşezării insulei şi al stâncilor Tavşan. Nefiind locul cel mai potrivit să lase echea, briza suflând moderat, dar nu slab, neputând coborî la masa de navigaţie, în imposibilitate să ia relevmente, să măsoare distanţa şi să raporteze 4 otul la hartă

(viciul cel mai grav al echipajului în doi pe mările din estul european, capricioase, pline cu pericole de navigaţie, brăzdate în toate sensurile de tot felul de nave) skipperul distinge limpede grupul de sclipiri al unui far cam la txaversul iahtului, acesta având prova în 50° pe coasta asiatică. Foarte departe, abia bănuit în lungul coastei continentului zăreşte lumina altui far, sau i se pare c-o zăreşte.

Întuneric de smoală.

Volta spre coastă este una sub tensiune. Dublată de stânci, cu adâncimi mici, cu întunericul mai dens din pricina înălţimilor care coboară de la Ezine spre Troia umbrind marea, coasta devine ostilă. Cu atât mai ostilă cu cât skipperul a văzut cu ochii lui cum râurile asiatice au transformat marile cetăţi-porturi în cetăţi de uscat, împotmolindu-le golfurile, transformând un ţinut sănătos de pe malul mării într-o mlaştină mărăcinoasă, cuib infestat de ţânţari şi friguri, cum aluviunile cărate veacuri în şir au format întinsuri-capcană în care chila înfiptă imprudent

rămâne prizonieră şi nava părăsită se transformă în epavă.

Dacă farul văzut la orizont este cel de pe capul Hellas, iar cel de la travers marchează insula Tavşan, dincolo de

6 mile, atunci este bine să se evite coasta şi să se facă o apropiere de Tavşan când secundul va fi trezit şi trecut în observare, îşi spune skipperul, pregătindu-se să

întâmpine senin fabuloasa oră zero a acestei nopţi în care se desparte de Egeea, poate pentru totdeauna. Ar fi atât de trist şi pustiu şi chinuitor în singurătatea nopţii, dacă skipperul n-ar întâlni mereu amintirile vii ale acestui spaţiu mirific. Dacă n-ar reuşi să definească istoria ca pe unitatea dialectică a trecutului, prezentului şi viitorului. Dacă n-ar înţelege Efesul, ori Troia, ori Mytilene, ori Chios şi Kos în permanenţa lor etnocentrică, dacă n-ar fi fost martor şi participant la lupta seculară dintre imperialism şi acelaşi etnocentrism salvator al comunităţilor naţionale; dacă n-ar fi sesizat liniile de forţă după care s-au interpătruns şi amalgamat marile culturi ale Orientului Apropiat şi ale

Egiptului antic, ale spaţiului insular grec şi ale oraşelorcetăţi greceşti din Asia Minor, oraşe-cetăţi, oraşe-porturi întruchipând în organizarea lor spaţială o foarte limpede concepţie asupra funcţionalităţii organismului urban. Dacă nu l-ar fi întâlnit pe Orfeu şi Arhiloh poetul iambic, atât de intim legat de propria lui biografie. Pe Sapho şi pe Hyppocrate, acolo sub platanii uriaşi ai Kosului, ori plimbându-se seara pe sub palmierii în coroana cărora foşneşte briza; ori pe Homer, ah! eternul Homer căruia i s-a ridicat un altar pe Argeş, unde, la culesul viilor, când Dyonâssos se duce la culcare înconjurat de nimfe şi hetaire umplând luncile cu tonuri licenţioase, atunci, ia ceasul când răsare luna, i se aprind smirna şi tămâia purificatoare de gânduri, ca celui de la care truda noastră purcede.

Şi cum s-ar putea recunoaşte skipperul în ai săi cei vechi, înainte umblătorii, de la Zamolxis abordând soarele şi bărbăţia, dreptatea şi netemerea de moarte, dacă s-ar trece în această noapte peste înţeleptul fiu al Samosului.

Pythagora?

Cum poate fi pustie fabuloasa oră zero în marea aceasta brăzdată de siajul triremelor aheene, de ecourile poveştii frumoasei Elena şi mereu de prezenţa hexametrului, domn de drept al acestor ape şi al acestor pământuri, emanaţie a faptului născut din fapt şi cum

poate fi singur skipperul când uraniscul se roteşte lin deasupra mării, restabilind simţul proporţiilor şi pe al echilibrului? Când insulele i-au dezvăluit ceva din misterul şi geniul lor, când înserările în mov l-au tulburat în adâncul de unde izvorăşte omenescul şi întrebarea?

Şi cum mai putem fi singuri, cei de la bord, când ne-am întâlnit cu noi înşine sub ţărmul neîndurător al insulei

Ikaria, redescoperindu-ne mereu în forţele proteice ale subconştientului născător de alţi noi înşine, compoziţie ciudată de neînduplecare şi poezie lirică; de tărie neclintită şi vis?

Cum ar putea fi singur skipperul la echea bravului

Hai-Hui2, când şi-a redescoperit voluptatea plutirii cu vele sub cerul înstelat, în pologul căruia s-au născut legendele şi miturile, filosofiile şi religiile, istoriile şi ştiinţele, artele şi eresurile acestei câtimi exemplare de umanitate?!

Cândva, la scăpătatul nopţii, lipsa ceasurilor încarcă timpul de semnificaţii, skipperul poate urmări cum cabotoarele venite de la Izmir, ori din alte porturi turceşti, descriu un arc de cerc ocolind prin larg stâncile Tavşan şi intră în fluxul dens al circulaţiei din gura strâmtorii Dardanele. Se aud maşinile navelor. Se văd luminile de drum tăind catifelele nopţii.

Este vremea să fie trezit secundul şi trecut în observaţie.

După cum a sosit clipa despărţirii de lumea egeeană, lums dintotdeauna aparţinând skipperului ca o moşteniri care-i dublează lumea primordială.

Încă un minut sub constelaţia Lirei.

Lira lui Orfeu.

Încă un minut sub vraja catifelată a acestui cer.

Încă un minut cu sine însuşi şi Homer.

Să fi fost totuşi prea târziu? Să fi rămas totuşi dator timpului cu dobânda investiţiei făcută în edificarea sinelui?

Cine-o poate spune?

— Oricum, trebuie bătut clopotul şi chemat echipajul pe punte.

De la stâncile Tăvşan la Canakkale

La ivirea luminii în ziua de *Duminică 18 august*, iahtul

Hai-Hui2 se găseşte între stâncile Ţavşan, cu tot echipajul la posturi, cu Meltemi lipsă la apel, cu briza muribundă»

având în prova tribord spectacolul jalnic al unei epave de caic despuiată de înveliş, adică doar chila din lemn şi coastele, chila cocoţată pe o stâncă, acolo unde a eşuat nava.

Desigur se apreciază construcţia de excepţie a cuplului chilă-coaste, care a rezistat şocului acestuia cumplit, asta se face sonor, spre a uita ultimul ceas al nopţii când echipajul a făcut zeci de tentative să dubleze insula Tavşan şi când, de cum ieşea la larg, curentul Dardanelelor şi briza muribundă roteau iahtul şi-l aduceau iarăşi şi iarăşi în spatele insulei şi al stâncilor pe care zac trei epave identificate de echipaj.

Cu răbdare infinită, folosind fiecare adiere ieşim pe un şenal care desparte insuliţa de stânci. Semnalizăm unui caic în trecere fără să primim niciun răspuns. Se pare că majoritatea navigatorilor pe navele cu maşini ignoră cu o anumită doză de cinism, micile nave cu vele. Ieşim de sub spectrul hâd al acestui microunivers malefic *Hai*-Huia urcă lent sub velatura de drum, spre capul Kumkale. Cerul cu nori lenticulari prevesteşte vânt şi prevestirea se şi înfăptuieşte spre orele 10 când vântul se întăreşte, briză moderată, anemometrul arată 6 m/s, se pare că Meltemi s-a săturat de odihnă, direcţia din care bate este din babord şi dinaintea traversului, dar până să se dezmeticească, lochul arată 6 noduri şi *Hai-Hui2* urcă strâns spre gura Dardanelelor.

Echipajul simte cum se uşurează de coşmarul ultimilor zile de navigaţie. Este mai volubil. Mai deschis spre lumea mare. Au loc câteva întâmplări notabile. Una este aceea că skipperul hotărăşte să urce până la cap Kumkale îţi volte scurte şi în imediata apropiere a coastei, spre a nu cădea iarăşi în ghiarele lui Meltemi. Asta

înseamnă borduri lungi spre coastă, până când se văd stâncile sub etravă şi borduri scurte spre larg. Voltă după voltă, urmate de alte volte după volte şi spre orele 13, *Hai-Hui2* se află la

5 cabluri sud de cap Kumkale şi întinsura care-l precede.

Apa începe să bată în verde-gălbui, apoi în verde-brun, semn de apă mică, încă o voltă, o lovitură surdă în chilă, secundul aflat la eche face ochii mari, dar Meltemi, numit de turci *îmbăt*, intervine salvator de data asta şi împinge iahtul spre larg, unde un 12 metri turcesc, doar sub foc şi cu motorul, iese din strâmtoare şi se apropie să ne salute.

Cum vântul este constant şi volubil, cum alura nu este favorabilă, secundul instigat de skipper ridică la straiul pupa pavilionul naţional din marele pavoaz. Dorim să dublăm fortul Kumkale, observatorul şi staţia meteo cu velele, lucru mai puţin obişnuit şi vrem să se distingă net cărei naţiuni aparţinem.

Trezit din mahmureală şi eliberat de toane, Posesseidon ne zâmbeşte îngăduitor.

Se pare că-i place cum urcă *Hai-Hui2* cu vântul dinaintea traversului.

Este o premieră absolută la bord şi echipajul se bucură intens. Lochul indică 7 noduri, 2 din acestea 7 se datorează curentului din prova, poate 3; oricum rămân 4 pe seama lui *Hai-Hui2*> lucru care umflă pipotele şi bicepşii marinarilor, nu într-atât încât să nu se pună bătrânul *Veterok* la post şi, pentru orice eventualitate, să fie încercat.

Hotărât lucru, am intrat în graţiile lui Posseidon. Ori poate în ale unei sirene mai sprinţare, cine poate jura pe mare că nu este aşa?! Motorul porneşte la sfoară. Secundul îl încălzeşte şi cu elicea decuplată îl lasă la post. Controlează plinul rezervorului, se aferează, este mândru de reuşita intervenţiei lui tehnice din Kos, când a desfăcut motorul în părţile lui componente, vântul ne urcă peste

3 mile în strâmtoare, asta înseamnă o oră de motor

eco –, nomisită, apoi face reverenţe şi, plictisit, pleacă să hoinărească aiurea.

Pe la 14, 30 începem navigaţia cu motorul, la sud da capul şi întinsura Kepez, cu atenţie sporită să nu repetăm experienţa din „Croazieră contra cronometru”. Aspectul coastei asiatice începe să fie duminical şi estival. Micile localităţi adunate în jurul hotelurilor şi ştrandurilor sunt pline de lume. După ce dublăm capul Kepez şi urcăm baia largă la sud de Canakkale ne ajunge din pupa motorcruizerul *Ozben*. Avem o viteză lamentabilă, iarăşi am înfăşurat pe elice cine ştie ce pungi din plastic, de-abia alunecăm în lungul coastei folosind contracurentul, *Ozben* este plin de fete şi băieţi bronzaţi care-şi dau seama că suntem în dificultate şi ne fac semne grăitoare că vor să ne ia la remorcă.

Răspundem la fel de prietenos, refuzând ajutorul.

La dracu’. Remorcajul nu este vocaţia lui *Hai*-Hui2. Ne descurcăm şi singuri. Târâş-grăpiş, gata să eşuăm când vrem să folosim contracurentul şi stând pe loc atunci când groaza întinsurilor ne lăsăm în şenalul navigabil, abia dublând bărcile de agrement ancorate pitoresc în lungul coastei asiatice, ajungem în baia Qanakkale plină de oameni care se scaldă şi brusc avem sentimentul verii şi al vacanţei. Ştim că în croaziera cu vele nu începe rutina, acelaşi drum străbătut de nu ştiu câte ori fiind mereu altul datorită condiţiilor hidro-meteorologice schimbătoare; dar, cu toate că avem de traversat două strâmtori importante ale Europei şi două mări, nepermis de uşuratic ne spunem că suntem acasă.

Dublăm geamandura din gura portului de iahting, notând o aglomeraţie impresionantă de vedete de patrulare şi de vedete torpiloare, fără să comentăm cauzele acestei prezenţe în forţă. Intrăm în portul de iahturi Qanakkale spre orele 19, 30 şi la indicaţia omului în uniformă de la cheu, ne legăm la o şalupă la rândul ei legată de mai. Aglomeraţie de iahturi. Miros de chebap. Lume la plimbare.

Terasele locantelor pline. Strada vie, plină de culoare

şi zumzet, este doar duminică seara, cald, forfotă de bărci de pescuit şi de agrement, feribotul care pleacă spre coasta europeană înghite şirul lung de maşini şerpuind spre orăşel, are punţile pline de pasageri, suntem îmbrăcaţi cum se cuvine şi urmează să obţinem permisiunea de a înnopta la cheu, fără să renunţăm la regimul de tranzit.

Secundul pleacă la autorităţile de resort cu documentele de bord şi revine rapid cu autorizaţia de a rămâne la cheu până mâine de dimineaţă. Suntem liberi, ne odihnim în voie, putem cumpăra pâine şi carburant, aici se ştie ce înseamnă să navighezi 6 zile şi 6 nopţi împotriva lui îmbăt.

Ce senzaţie stranie să atingi caldarâmul. Ce greţoasă senzaţie să-l simţi ondulându-se, ridicându-se când într-o parte, când în alta. Să-mi stăpânesc pofta de a-mi dezmorţi picioarele. Altfel fac de râs pavilionul, părând în aşa hal de beat încât nimeni nu va da vina pe mare. Să mă reobişnuiesc cu condiţia de pământean-3 upus tuturor legilor care mă guvernează, mă stăpânesc şi mă împing în anonimat, începând cu legea gravitaţiei.

De la Canakkale i >

la Istanhul

Luni 19 august deşteptarea se dă la bord imediat după răsăritul soarelui. Se constată că vechiul ceas Ruhla înţepenit după baia din santină şi-a reluat bunul obicei să funcţioneze dar că, neputându-i potrivi orarul şi minutarul, singura modalitate de a-l folosi este să comparăm ora pe care-o indică cu ora unui ceas adevărat şi să stabilim diferenţa. O facem, raportându-ne la ceasul primului pescar apărut la cheu. Ora adevărată este egală cu minus 6

din ceea ce ne indică ceasul nostru. Excelent.

Puiu găseşte o brutărie deschisă în zori şi brutarul plin de voie bună îi scoate pâinea din cuptor. N-am mai mâncat pâine caldă sau proaspătă, de când am plecat de aici în

27 iulie. Pâine fierbinte, cu coaja crocantă, salam de

Sibiu şi apă minerală de Borsec. Un regal.

Se cunoaşte restul ritualului.

Ne samarizăm şi aducem canistrele de la pompa de benzină aflată dincolo de parcul oraşului, peste care-a trecut aglomeraţia duminicală cu toate reziduurile de rigoare. Facem plinul de apă. Se controlează iahtul de la prova la pupa. Fiecare întinzător, fiecare bolţ, fiecare siguranţă.

La 8, 35 plecăm cu motorul din portul de iahturi ţanakkale, la 9, 30 dublăm cap Nara şi întinsura lui periculoasă, speculăm contracurentul şi urcăm bine dispuşi spre Gelibolu. Motorul n-ar fi consecvent cu sine însuşi dacă nu s-ar opri net în contracurent, la 2 mile nord de cap Nara. Se ţine iahtul cu randa până când secundul îl convinge să înceteze greva.

Skipperul notează pentru sine schimbarea totală a mediului şi a condiţiilor de navigaţie.

Egeea rămâne un univers aparte, perfect definit material şi spiritual, o lume ciudată de arhipelaguri pline de poezie aspră, înconjurate de o mare albastră, încă albastră şi strălucitoare, o lume în care morbul veacului – supertehnica – n-a reuşit să răstoarne echilibrul om-natură creat de veacuri, rămânând doar să amelioreze condiţia vieţii, nu s-o robească molohului nesătul de bogăţiile pământului; iar peisajul, adică natura, a rămas mai pretutindeni în benefica ei stare primordială, emanând efluviile parfumate şi dătătoare de viaţă ale vegetaţiei, impunându-şi ritmul biologic amplu, care echilibrează şi tonifică, menţinând omul aproape de propria lui natură.

Meltemi face parte organic din lumea egeeană.

Navigatorul cu vele care nu-l cunoaşte, nu cunoaşte

Egeea. Terifiant şi calin, mângâietor şi ucigător. Maltemi impune un ritm de viaţă, fixează locul şi structura aşezărilor umane, polizează caractere şi roci, lărgeşte perspectiv, impune reacţii, cere riposte, lucrează lumea egeeană şi-i dă un farmec sălbatic care a robit disponibilităţile interioare ale omului de la eche, conştient. că Dardanele fixează în spaţiu hotarul dintre două lumi

esenţial deosebit.

Avem în babord Europa şi asociaţiile se impun de la sine.

Avem în tribord Asia Minor. Orice comentariu se transformă în pedanterie.

La ora 13 acostăm la cheul şantierului Yakup Aksoy.

Poate găsim o soluţie să oprim infiltraţia de apă. Şantierul pare pustiu. Sunt trei cabotiere pe cală de construcţie şi un iaht somptuos, poate un 18 metri, dar nu se vede ţipenie de om. În schimb s-au înmulţit vilele, a apărut un local cu terasă amplă, nu departe de şantier trece autostrada la care, încă anul trecut se lucra. Secundul plecat în exploatare se întoarce cu fiul mai mare al prietenului nostru Ercument. Este un tânăr foarte reuşit, care şi-a petrecut câteva vacanţe la Poiana Braşov şi pe litoralul rămânesc, care ne spune că cei doi patroni sunt la

Istanbul, unde-l reclamă ritmul afacerilor, că băncile nu-i mai creditează şi aşa se explică lipsa de activitate pe şantier, dar tânărul Ferhan care este de pe acum coacţionar pe lângă tatăl său îşi construieşte iahtul amintit mai sus, pe care-l va dota cu două motoare Volvo-Penta de câte

500 de cai putere fiecare. Skipperul nu este nici pe departe un economist, dar are ochiul limpede şi surprinde aici, la şantierul pustiu, ceva din secretul prosperităţii marii finanţe.

Cu toată lipsa de credite, afacerile sunt prospere pentru că patronii nu sunt numai armatori. Deopotrivă sunt mari comercianţi, au prăvălii la Gelibolu şi Istanbul, sunt proprietari funciari, au şi ateliere meşteşugăreşti, reţeaua producătoare de profituri este largă, când o ramură stagnează, este prosperă alta, rigorile crizei sunt suferite de mâna de lucru, asta este evident, singurul om rămas în pâine la şantier fiind un fel de maistru-administrator. Fratele mai mic al lui Ferhan va fi trimis în Suedia, să facă o şcoală navală, spre a deveni comandant pe una din navele tatălui său. Averea nu este divizibilă, ea va fi transmisă primului născut, ceilalţi copii fiind doar

beneficiarii câştigurilor realizate de afacerile clanului.

Ferhan aduce fructe şi apă minerală autohtonă.

Când deschidem Borsecul, (sunt prezenţi la bord cei Boi fraţi şi maistrul şantierului) cucerim asistenţa. Borsecul care domoleşte tăria coniacului. Borsecul care face furori, ca şi salamul ide Sibiu. Cum nu se poate lucra la iaht, escala se scurtează şi la ora 18 *Hai-Hui2* pleacă de la cheu luând drum spre Gelibolu, ajutând motorul cu randa. Se notează în „Caietul de cart" că este prima zi de navigaţie, când, de la plecarea din Ormos Marathokampou, avem hainele de cart uscate.

La ora 20 suntem la traversul capului Cankaya, abia trăgându-ne sufletul din pricina traficului maritim, o înghesuială de nave care se foiesc în ambele sensuri; la ora

20, 35 aflându-ne la traversul bancului Zincirbozan – se stopează motorul şi se reia navigaţia cu vele într-o lene supărătoare a vântului.

Ca de obicei navigăm în afara drumului vapoarelor.

Obligaţi să facem volte, tăiem acest drum şi skipperul aflat la eche se canoneşte să urce coasta Anatoliei când, spre orele 24, un cabotor în afara căii maritime, este gata să ne spintece cu etrava lui neagră. Secundul năvăleşte la motor şi după manevre de evitare ne acordăm zece minute de motor care ne aprojie de coasta asiatică unde, sperăm să fim lăsaţi în ale noastre.

Marţi în 20 august spre orele 8, ne dublează nava *Poiana* care schimbă de drum, se apropie de noi, cei de la comandă ne fac semne amicale, dar văzându-ne optimişti şi entuziaşti nava îşi continuă drumul. A trecut vremea când velierele se apropiau bord în bord şi de la o navă la alta se făcea schimb de ştiri şi de corespondenţă. Asta înseamnă să n-ai radiotelefon la bord. I-am fi rugat să dea un telefon acasă şi să anunţe că într-o săptămână ajungem şi noi.

Marţi, zi cu ghinion.

Muncim greu să urcăm spre ieşirea din partea largă a strâmtorii Dardanele. Desigur, am trecut pe harta nr.

43 „Marea Marmara" şi cu toată bunăvoinţa echipajului, abia la ora 14, pe o căldură de iad, putem

dubla capul Karaburun, ca la o milă în largul lui vântul să ne lase net, repetând într-un fel momentul relatat în „Din nou spre

Sud”, exact în acelaşi punct.

Iahtul se află la S-A.V. de arhipelagul insulelor Paşalimani mai exact la S-A.V. de insula Avea, despărţită de insula Paşalimani prin strâmtoarea Arablat şi anume în

Strâmtoarea de vest care leagă marea Marmara cu golful

Erdek. Harta indică un curent care ar avea direcţia paralelă cu coasta Anatoliei, contrar curentului NE-SV din

Marea Marmara. Nu avem nevoie de acest curent care ne-ar împinge spre fundul golfului Erdek, dublat acum aproape

10 ani în maşină, pentru o recunoaştere a acestei lumi dorite, având-o ca secund pe soţia mea.

Vrem să ieşim la mare liberă dublând insula Marmara, fie prin est, fie prin vest, ca apoi să luăm drum direct la

Istanbul.

Echipajul da, vântul ba.

Începe jocul de-a picătura chinezească şi al stăpânirii de sine. Ne aflăm, normal, într-un anafor construit din acel contracurent combinat cu o seamă de curenţi venind printre cele patru insule ale arhipelagului, anafor care ne roteşte când apropiindu-ne de capul Karaburun la sud-est de care se află târguleţul Karahiga, escală plină de tihnă într-o altă croazieră cu *Hai-Hui2*, când îndepărtându-ne de el şi împingându-ne spre golful Platania din sud-vestul insulei Avea. La ora 17, 01 constatăm că în ultimele 24

de ore am făcut numai 41 de mile, când în vânturile constante norma unui velier mic este de cel puţin 100 de mile în acelaşi timp. Se pare că această zonă a mării Marmara

de sud-vest stă sub cu totul alt regim al vânturilor, decât zona de nord-est a bazinului egeean.

Între orele 17, 01 şi 18, 20 aşteptăm ca vântul să-şi facă jocul şi să-şi precizeze intenţiile.

Aşteptare zadarnică.

Având timp şi condiţii să-şi studieze harta, skipperul hotărăşte să ajungă în strâmtoarea Marmara prin strâmtoarea Kutali care desparte insula Avea de insula Kutali, să dubleze insula Marmara prin sud şi să pună prova pe arhipelagul Prinkipo de unde, folosind contracurentul, să urce Bosforul până sub Turnul lui Leandru. Este drumul cel mai scurt, având un singur inconvenient: adâncimea mică a strâmtorii Kutali, sub 5 metri, stâncile şi epava de la cap Agios Triada.

Ordinul de a porni motorul stârneşte entuziasmul secundului.

La dracu'.

Ne-am copt destul.

La lăsarea întunericului dublăm stânca Ron, vedem aprinzându-se luminile pe insula Avea, e o localitate-port netrecută pe hartă, iar pe insula Kutali se află un cătun pescăresc compus din câteva case, luminat şi el sărbătoreşte, mistificându-şi astfel identitatea. Trecerea prin strâmtoarea îngustă şi puţin adâncă se face avându-l pe secund observator în prova iahtului. Desigur că motorul se opreşte exact în partea cea mai îngustă şi cea mai puţin adâncă.

Se ridică în timp record randa. Se fac simţite rafelele trimise de pe vârful Ilias al insulei Marmara, înalt de 707

metri.

Dar cum suntem rodaţi, se porneşte motorul care având pompa de apă defectă, atunci când se încălzeşte prea tare, intră în grevă. Cu randa şi cu motorul dublăm cap Voii de pe insula Avea şi punem prova pe portul Marmara. Se repetă senzaţia avută la aprinderea luminilor pe Bozcaada, amplificată la o putere n, indefinibilă. Skipperul văzuse portul Marmara, ziua şi îndeaproape. De nerecunoscut după câţiva ani, noaptea. O explozie luminescentă şi fluorescentă, ghirlande de lumină şi flăcări albăstrui de neon, o calitate alb-strălucitoare a luminii, parcă ar fi reverberată în mari cupe de cleştar şi, când entuziasmul atinge diapazon înalt, ciocanul de vânt care ne

aduce la realitatea bordului.

Este ora 22.30.

Tot echipajul rămâne la posturile de manevră.

Se navighează cu randa şi focul inter, în volte, cu bordul scurt spre insula Marmara şi cel lung spre arhipelagul Paşalimani. La intervale de ore, se văd luminile de drum ale caicelor intrând între insulele al căror contur teşit abia se distinge în noaptea de un întuneric dens, păstos. Se repetă în mic şi cu forţa rafalelor la jumătate, ceea ce s-a întâmplat sub vântul insulei Samos. Dublăm Marmara în volte, sub ciocane de vânt, făcând cele 4 mile cât măsoară coasta de la portul Marmara la cap Venetico între orele 22, 30 şi

04, 30 când secundul este trimis la odihnă şi skipperul încearcă să dubleze capul, spre a ieşi din zona ecranată, la larg.

Se pare că nimic din ceea ce înseamnă navigaţia unui mic iaht cu vele nu seamănă cu navigaţia unei nave cu maşini. Zgribulit în cockoit, urmărind metamorfoza întunericului şi a culorilor, skipperul se trudeşte să iasă de sub ecranul insulei, lăsând iahtul să deriveze spre insuliţa

Halko de lângă coasta peninsulei Kapâdagî, pe care continentul o împinge mult în marea Marmara.

La ora 40.30 skipperul prinde o aripă a vântului de

N-NV care-l scoate de sub ecranul insulei, împingându-l în cercul făcut de şalupele şi bărcile de pescuit cars-şi întind năvoadele.

Miercuri 21 august este o zi de rutină, monotonă, făcută să încerce la cald, nervii echipajului. Regimul vântului se pare că se supune regimului termic al celor două continente. Calm plat până la orele 10.20, apoi briză slabă care se întăreşte pe măsură ce se încălzesc coastele continentelor, navigăm cu 3 noduri în drum de 70°, apropiindu-ne de ruta navelor, apoi ridicăm la post genovezul 1, ca la ora 19.30 să putem naviga între drumul vapoarelor şi coasta europeană abia vizibilă în babord. În asemenea condiţii skipperul stă la eche şi. secundul se ocupă cu bricolajul: coase vele, confecţionează fitile pentru

aşa-zisul felinar de vânt, iar lochul minte cu neruşinare, scoţând peri albi navigatorului atunci când încearcă să-şi calculeze punctul estimat. Nu s-a pomenit pe lume instrument mai mincinos decât lochul marin, obicei care-l scârbeşte profund pe skipper, minciuna socială, ori minciuna istorică, ori minciuna mondenă, ori minciuna economică, statistică, tehnică, ştiinţifică, părându-i-se de gravitatea crimei, cu urmări incalculabile pentru mersul unei comunităţi umane, după cum minciuna zilnică a lochului i se pare o batjocură la adresa rigorilor matematice ale navigaţiei estimate.

Mereu grăbiţi să explorăm un sud cât mai depărtat, suntem supuşi tribulaţiilor impuse de un drum obligatoriu: Tomis-Istanbul-Qanakkale-Istanbul-Tomis. Lucrurile s-ar transforma în croazieră turistică dacă la fiecare drum ne-am propune să explorăm porturile pitoreşti de pe coasta europeană, apoi de pe cea asiatică a Mării Marmara, să facem escale pe litoralul bulgăresc la Sozopol, Burgas şi

Varna. Nu avem vreme pentru turism şi atunci luăm aceste mări în răspăr, mereu cu ochii pe loch, mai rău decât într-o cursă de viteză, lucru care anulează parţial raţiunea intimă a acestor croaziere estivale. Nu suntem stăpâni pe întreaga vară, nu suntem stăpâni pe cecuri turistice, în plus risipim sezon după sezon vacanţele binemeritate ale familiilor noastre, lucru de care fiecare membru de echipaj este conştient, trăindu-l ca pe o remuşcare acidă care îi roade liniştea, răbdarea şi plăcerea navigaţiei cu vele.

Nu avem nici iahtul, nici condiţiile pentru a întreprinde lungi croaziere familiale. Aşa că probozim vântul şi noaptea de 21 spre 22 august se scurge în rutina carturilor de două ore, iar zorii zilei de:

Joi 22 august ne găsesc apropiindu-ne de aeroportul internaţional de la Yeşilkoy cu 4 noduri pe loch şi cu vânt constant din N-NE cu 5 metri pe secundă. Totul este optimist până la ora 14.30 când dublăm localităţile satelit ale megapolisului. Cine vine cu un velier mic din Marea

Marmara şi nu are motor sau nu poate folosi motorul,

trebuie să-l înlocuiască cu răbdare de înger şi nervi de cascador. Încep voltele cu vântul mereu deviat de relieful şi localităţile coastei, un fel de râcâit cu un pieptene metalic pe creştetul capului şi cum secundul are o tenacitate absolut ardelenească, o răbdare infinită şi un calm desăvârşit, i se trece echea spre a-şi ridica aceste calităţi la rang de virtuozitate, skipperul ocupându-se de istorie pentru că, iată, dincolo de staţiunile satelit în rada cărora se ţes iole şi bărci pneumatice, planşe de surfing şi papuci zburători, bărci automobil având la remorcă schiori nautici de ambele sexe şi alte ambarcaţiuni de toate genurile şi de toate culorile, se vede masa sumbră a cetăţuii Edikule.

Secundul se întrece pe sine. Meticulozitatea lui răbdătoare oferă skipperului, ca niciodată, posibilitatea să investigheze universul mahalalelor istanbuleze, al amestecului de fabrici, docuri şi dane de alimentare cu combustibili, de moschei şi de ruine bizantine şi otomane într-o devălmăşie stranie care dă peisajului o tentă halucinantă.

Fiecare ruină identificată transmite la bord un mesaj dramatic, actualizând cu o putere de sugestie paralizantă şi sufocantă, momente atât de crud realiste, atât de crud naturaliste, încât skipperul preferă să le ţină pentru sine, cu atât mai mult cu cât aude gresia scrâşnind pe gura securii de execuţie şi vede ienicerii de cetate aliniindu-se de la celulele Brâncovenilor spre podiumul pe care este fixat butucul.

Blestemată memorie.

Peste câteva veacuri încă, de aici în viitor?

La 17.40 un cargo prăzuliu, cu vopseaua sărită, pleacă de la ancoră şi este gata să ne taie.

Ne aflăm în rada portului Istanbul şi urcăm spre gura

Bosforului în volte îndemânatice. Vântul se întăreşte, cum s-a întărit spre seară de câte ori am navigat în aceste ape.

Dublăm Edikule la ora 18.15.

La ora 19.40 suntem la traversul colinei sacre. Vedem

Sfânta Sofia şi cele şase minarete ale Moscheii albastre.

Vânt biciuitor. Cer de sineală. Istanbulul ros de cenuşiul pecinginos al veacurilor şi al aerului salin domină orizontul. Navigăm cu ghiul tras în ax. Skipperul a preluat echea. Secundul încearcă şi încălzeşte motorul. Începe era

— pa cea mai grea. Dublarea capului Ahârcapî prin contracurentul care mărgineşte şuvoiul apelor Bosforului, traversada gurii Cornului de Aur tăiată de zeci de nave de toate tonajele, apoi dublarea capului Arnavutkyoi pe întuneric şi găsirea unui loc de staţionare în portul de iahturi Bebek.

Se întâmplă şi la Istanbul coincidenţele care-au transformat locuri îndeobşte banale, în puncte de referinţă feerice. Traversăm Cornul de Aur când meg apolisul îşi schimbă veşminte modeste de lucru ale zilei pe straiul strălucitor de seară. Mii şi zeci de mii de lumini se reflectă tremurător în apele Cornului de Aur. Cerul de deasupra oraşului pare o cupolă de alabastru, reflectând lumina opalescentă izvorâtă de pretutindeni şi de pe ambele continente. Nu avem disponibilităţi interioare pentru reverie.

Pompa de apă funcţionând cu intermitenţe, faptul că avem vântul din prova şi nu putem conta pe randă, circulaţia feriboturilor, a navelor şi şalupelor de pasageri, apariţia navelor oceanice coborând sau urcând Bosforul, anulează orice stare de *Poesis*. Cu urechea ciulită la ronrăitul motorului, cu ochii urmărind luminile de drum care dau întunericului de pe Bosfor o imagine de ireal, ajungem greu în contracurent la sud de palatul Dolmabahce. Vedem cheurile deasupra cărora ghirlandele de becuri colorate încântă noaptea, vedem mulţimile ieşite la plimbarea de seară. Istanbulul trăieşte ziua în febra trepidantă a negoţului şi afacerilor, acum este ora când se relaxează; terasele cafenelelor şi cofetăriilor sunt ticsite, navigăm prudent la un sfert de cablu de cheurile-străzi, cheurile-promenadă şi, pe nesimţite, îşi face loc în conştiinţa noastră sentimentul amărui al despărţirii. Nu

numai de Istanbulul de basm oriental. Ceva nedefinibil încearcă să se insinueze între noi şi mare. Un gând insidios, cu toate aparenţele respectabilităţii şi raţionalului îşi face loc în conştiinţa noastră, aducând la judecata ei rece condiţiile în care înţelegem să facem iahting de croazieră, când nimic din baza organizatorică, din statutul social al acestei îndeletniciri nu există decât în rudiment şi în bunăvoinţa unor factori de decizie entuziaşti. Am dovedit că se pot construi iahturi cu vele în regie proprie, fie ele din lemn, din lemn şi fibră de sticlă, din metal. S-a dovedit că Inspectoratul Navigaţiei Civile a organizat excelent sesiuni de examene pentru toate calificările bordului, de la timonier de croazieră la skipper de croazieră. Că secţiile de turism nautic pot organiza cursuri teoretice de specialitate cu instructori voluntari dintre ofiţerii din marina comercială, că există un număr incredibil de mare de oameni care-şi construiesc iahturi cu vele şi că, în pofida acestei realităţi, federaţia de specialitate refuză de ani de zile să iasă din rutină şi inerţie şi să creeze cadrul statuar în care acest sport complex să se exercite, generând firesc o mică industrie de gen întru totul rentabilă, optimizând portul de agrement Tomis şi civilizându-l, astfel încât să ofere o

„Marină” capabilă să găzduiască iahturile în tranzit şi să ofere yachtmanilor veniţi pe litoral posibilitatea să-şi exercite sportul preferat.

Luminile de la Beioglu şi Kurtulus etajate pe înălţimile

Galatei, marea de lumini de la Uskudar, apoi superba constelaţie a podului Europa-Asia alungă starea de mizantropie a skipperului, care-şi jură în barbă, luându-l martor pe Alah că-l va face pe secund să găsească soluţii tehnice pentru optimizarea şi ranforsarea lui *Hai-Hui-i* – acum cei doi ştiu ce înseamnă marea – şi că ori cu o altă barcă cu vele, mai mare şi mai confortabilă ori cu *Hai-*Huâ2 revizuit din chilă până la capelatură, nu numai că vor prospecta întregul spaţiu egeean, dar că, în doi sau în mai rflulţi ani, vor tenta să-şi împlinească visul de aur al

existenţei lor de navigatori pe mici bărci cu pânze: Circumterra.

Iahtul *Hai-Hui2* trece pe sub arcada vestică a podului Europa-Asia. Aici, sub piciorul uriaş de beton este o mică locantă, de unde se aud sunetele percutante ale muzicii orientale. Terasa este plină până la refuz. Urcăm în întunericul dens de la cap Defterdar, unde sunt cheurile pentru cărbuni şi nisip, apoi lăsăm în babord lumina verde care marchează bancul Kuruceşme şi dublăm prin larg insula

Kuruceşme care aparţine nu ştiu cărui club select. Localul modern şi terasele sunt ocupate în întregime. Femei în toalete decoltate de seară, bărbaţi în smokinguri, unele albe, pe mese luminări care dau ansamblului o notă de mondenitate intimă, odori culinare şi barca noastră austeră care urcă neabătut spre şuvoiul de la Arnavutchioi. Se pare că întreaga populaţie a Istanbulului ş-a vorbit ca în această noapte să petreacă. Terasele şi locantele de la Arnavutchioi gem de oameni. Nu mai avem pentru toată lumea aceea care se distrează decât o privire fugară.

Ultimul examen al zilei. Skipperul apropie iahtul la o palmă de debarcader. Şuvoiul curge pe-alături ca un râu de munte. Perechile care se plimbă leneş ne dublează fără niciun efort. Secundul stă la puntea pupa lângă motor.

Cu gazul deschis la maximum, *Veterok*-ul se luptă din răsputeri să urce şuvoiul. Fiecare metru câştigat în amonte se cucereşte din motor şi cârmă.

Pe zei.

Scăpăm în curentul circular din golful Bebekkioiu.

Într-un fel, suntem acasă. >»

Un tur de port cu motorul la „încet înainte”. Aglomeraţie de iahturi, muzică, iluminaţie. Niciun loc la geamandura lui Riza Vural. Undeva, în apropierea luminii care marchează bancul din mijlocul golfului, skipperul identificase o geamandură liberă. Facem manevră largă şi luând contracurentul în prova, venim la geamandura pe care secundul culcat la prova o prinde de la prima tentativă.

Joi 22 august 1985 la orele 22.15 iahtul *Iiai-Hui2* este legat la geamandură în portul Bebek şi se dă liber de la posturile de manevră, skipperul apreciind că etapa în care s-a urcat spre Bosfor în volte executate printre navele din radă a fost magistrală şi că echipajul este îndreptăţit să fie mândru de sine, asta neexcluzând îndeplinirea serviciului de bord până la sunarea stingerii, ca şi pregătirea marelui pavoaz care se va ridica mâine, în cinstea zilei de 23 august.

În clipa când secundul aprinde felinarul de vânt cu fitilul din americă, rod al bricolajului său, din Bosfor intră în portul de iahturi şi fundariseşte ancora o goeletă zveltă, poate de 32 metri. lungime peste tot, împodobâtă festiv cu ghirlande de becuri. Pe punţi se dansează, se flirtează, se efelează toalete de seară, perechile rezemate de balustrade ţin în mâini cupe cu picior înalt, poate este o nuntă de miliardar sau doar o serată, cascada de sunete languroase cade pe puntea lui *Hai-Hui2* şi skipperul îşi permite o clipă de respiro, lăsându-se spălat de sonorităţile acelea cu inflexiuni orientale atât de familiare lui dintr-o cu totul altă experienţă, pe care a încercat să şi-o explice în câteva din cărţile scrise în balsamul luncii înflorite de la Grădiştea.

Întoarcerea care pregăteşte Circumterra

Noaptea de 22 spre 23 august, ca altă dată în tinereţe, este noaptea opţiunilor. Legănat dulce pe cuşetă, ascultând muzica de la goeletă şi respiraţia profundă a secundului, skipperul îşi spune că de nouă ani *Hai*-Hui2 a cucerit, răbdător, nu de puţine ori în zeflemeaua marilor navigatori de cheu şi halbă, dreptul de cetate al pavilionului iahtingului de croazieră cu vele. Şi dacă croazierele lui au demonstrat că se poate ca mările estului european să intre în circuitul firesc al velelor româneşti, indiferent de opinia bravilor mateloţi bărboşi gata oricând să înfrunte vitregia apelor de la cheu până în gura portului, atunci rămâne de dovedit că echipajele de iahting româneşti pot fi la fel de bune şi eficiente ca oricare alt echipaj de pe mapamond, atunci când îşi propun să se

autodepăşească şi să guste din licorile tari ale marilor depărtări.

Sigur, un 7, 40 m este un iaht mic pentru o croazieră îndelungată.

Inconfortabil, neputând asigura apa şi alimentele unui echipaj de 2 dincolo de 30 de zile de marş, cam dezmembrat după cele zece sau unsprezece croaziere, cu velele ferfeniţă, numai dacă i se asigură etanşeitatea, numai dacă i se găseşte un motoraş Diesel, poate fi luat în evidenţa unei traversade a Atlanticului să zicem, tentativă ratată din pricina izbucnirii celui de al doilea război mondial de echipajul ofiţerilor din marina militară Drâmba-Isbăşescu, care au fost rechemaţi în ţară după ce atinseseră Malta.

De câţiva ani se organizează regatele Mini-Transat cu iahturi de 6 metri, regate în care a excelat şi un solitar polonez. Acolo unde face faţă un 6 metri, va face faţă şi un 7, 40 metri, având un echipaj de doi, skipperul neavând nicio vocaţie pentru navigaţia solitară, după cum nu există la noi o tradiţie de gen, necum una a solitarilor.

Să începem printr-o tentativă a traversării Atlanticului, îşi spune skipperul, proiectând pe un ecran imaginar drumul lui *Hai*-Hui2 pe ruta clasică a velierelor în alizee.

Sigur, pregătise un tom întreg al unui marş circumterestru, i se părea absurd ca ajuns undeva în Indiile de vest să se întoarcă în Europa – treaba asta convine riveranilor vestici ai continentului, nu celor din extremul est – mai realistă fiind o continuare spre Vest şi o întoarcere prin Marea Roşie şi Suez; dar la stadiul în care se găseşte iahtul şi echipajul, totul pare o utopie dacă se exclude ipoteza că putem deveni creatori de eveniment şi că avem harul să convertim şi să focalizăm energii şi aspiraţii, deschizând temerarilor o fereastră spre viitor. Să-l consultăm tehnic pe coautorul la „Croaziera cu vele”, căpitanul de rangul 3 inginer Teodor Asimil, un autodidact al genului, posesor de bibliografie vastă în materie de proiectare şi calcul al iahturilor cu vele şi să vedem dacă

Hai-Huiş poate fi îmbunătăţit până la a deveni un iaht oceanic, după lupta cu Meltemi echipajul ştiindu-i toate calităţile, dar şi toate cusururile.

Mai ales limitele.

Numai limitele iahtului? Dar ale echipajului?...

1!

Este *vineri 23 August 1985*, şi cu această dată ia sfârşit jurnalul de croazieră maritimă, aşa cum a fost conceput spre a satisface exigenţele în materie de cunoaştere ale autorului său.

La *Hai-Hui2* s-a ridicat marele pavoaz după ce, la venirea lui Riza Vural, care şi-a deschis la debarcader marea lui umbrelă albastră, iahtul a fost dezlegat de la geamandura străină şi dus cu motorul la geamandura bunului şi venerabilului barcagiu, foarte bucuros de revedere. Riza

Vural primise o veste de la fiul său angajat marinar pe iahtul unui milionar, în care se spunea că *Hai*-Hui2 a fost văzut în largul portului Bodrum. Orele zilei sunt planificate cu rigoare militară. Până la orele 10 echipajul pregăteşte iahtul de marş. De la 10 la 17 se dă liber în oraş, La

17.30 se pleacă la Büyükdere şi imediat ce se termină formalităţile, se iese în Marea Neagră şi se ia drumul spre casă.

Skipperului îi face plăcere să urmărească discret felul cum secundul bricolează la bord. Ştie că nu se poate imagina un echipaj de iaht fără un *hommo tehnicus*. Fără un bricoleur. Cu atât mai mult echipajul unui iaht de croazieră lungă nu se poate lipsi de un asemenea echipier. Cum straiul prova este prea lung, iar cel pupa prea scurt, secundul ingenios îl scurtează pe cel lung printr-o buclă prinsă într-o clemă şi-l lungeşte pe cel scurt printr-o cheie de împreunare, rezolvând operativ posibilitatea de a regia catargul. Se fac plinurile, prietenul nostru Adem Karadeniz aducându-ne canistrele cu apă la bord.

Este în meticulozitatea pregătirii iahtului pentru marş o garanţie a reuşitei.

Când se epuizează lista pregătirilor, plecăm la Istanbul.

Megapolisul rămâne deopotrivă fascinant şi deconcentrant ca la întâia întâlnire, dar şi altfel, mai străveziu, mai puţin misterios, mai apropiat de propria lui natură, aceea dominată de Mercur, zeul neobosit al comerţului.

Valorile dominante aici sunt cele legate de avuţie. Ierarhia socială impusă de ban îi repugnă profund skipperului. Cum se pare că la anul nu vom lua din nou drumul sudului, skipperul îşi interzice starea de veghe. mereu lacomă să cunoască şi să descopere. Se lasă purtat de fluxul valurilor de oameni şi de cel al memoriei afective. Cu toate că viaţa de toate zilele a asprit dulcea şi solară feminitate a soţiei lui, această memorie afectivă supune amintirile unui proces straniu de esenţializare, păstrând pentru beneficiar doar momentele lirice, doar gesturile tandre, doar stările de identificare. Văzând-o rezemată de balustrada podului Galata, cu o şuviţă roşcată alintată de briză, ori fascinată de nebunia prodigioasă a Bazarului, ori revăzându-şi fiul reticent la acest tip de comunitate umană, skipperul îşi reia procesul de conştiinţă legat de fiecare plecare în larg. Cu atât mai necruţător, cu cât ştie că va face imposibilul să declanşeze evenimentul capital al existenţei lui epice: Circumterra.

Viaţa în doi şi viaţa unei familii aşa cum o gândim şi

Cum o realizăm presupune ştiinţa renunţării. A sili la renunţare un singur partener al cuplului, i se pare skipperului de neconceput. De fapt cine renunţă şi la ce renunţă în situaţia dată, se-ntreabă skipperul, distingând clar, în vacarmul făcut de misiţii prăvăliaşilor, glasul Stelei: „Nu te trimite ţara pe mare şi singura justificare să absentezi de la manuscris ar fi un război. Şi nici atunci. Eşti ofiţer

„În retragere”. Cu ce drept ne interzici nouă, un an din viaţă? Desigur, a fost cea dintâi reacţie la Circumterra.

Puţintel pripită. Puţintel egoistă. S-o luăm de mână pe dulcea doamnă roşcată şi s-o plimbăm prin bazar.

Skipperul ştie că în conştiinţa lui adâncă Circumterra s-a alcătuit într-o ideee-forţă cu toate caracteristicile acestui gen de valori morale dinamice. Nu numai că a devenit un echivalent intelectual al unei pasiuni, dar că explică o structură comportamentală, îi explică şinele adevărat şi primordial, acela care l-a făcut cândva să opteze pentru aviaţie ca modalitate de a-şi împlini şi realiza condiţia umană şi mai mult decât atât, depăşind relaţia lui ca ins social cu propria-i individualitate se contecează la o anumită tendinţă morală şi existenţială a epocii, aceea care împingeinim periul marin sutele de mii de inşi stresaţi de condiţiile vieţii hiperindustrializate. Desigur nu este cazul la condiţia lui semiruralã, dar ar fi o greşeală gravă a celor apropiaţi să identifice structura fostului pilot de vânătoare, cu resemnarea înţeleaptă a omului legat irevocabil de manuscris sau de petecul lui de grădină, care pot fi doar armistiţiile de arme, pe care le încheie la răstimpuri cu propria lui structură de războinic prin definiţie.

Mormanele de alune şi de migdale, şiragurile de aur, cofeturile în o mie şi una de înfăţişări, brânzeturile şi zecile de soiuri de caşcaval, sulimanurile şi mătăsurile, berbecii agăţaţi în vitrinele-frigorifice, cârnaţii şi salamurile, artizanatul de mare serie şi electronica, manechinele feminine chele, făcând economie la perucile obişnuite, stivele de pantofi şi stivele de pantaloni, strigătele răguşite ale misiţilor, odorile de canal şi pielărie fină, de ziduri rîncede şi bunătăţi culinare, vitrinele scăldate în orgii strălucitoare de lumină, hangere şi pistoale arabe vechi sau contrafăcute, anticariate şi magazinele covorarilor, uliţa arămarilor şi moscheea lui Baiazid Ilârâm, tragicul Baiazid care asociază Nicopol şi Rovine şi uriaşa personalitate a voievodului ctitor de ţară până la Marea cea Mare şi sentimentul ciudat de saţietate.

Este prea mult.

Să ne întoarcem la ogoarele albe ale paginilor nescrise. La cel mănos din lunca fecundă a Argeşului. Să găsim echilibrul acela dinamic dintre dominantele care se

luptă să câştige hegemonia. Să dăm fiecăreia talantul datorat Caesarului. Ce sărmană şi mizeră ar fi viaţa dacă am consimţi să iobăgim an după an, deceniu după deceniu de la o chenzină la alta, de la un registru la altul şi dacă patosul revoluţiei şi-ar da duhul în pragul porţii pe care i-am închide-o în nas.

La orele 17 şi 15 minute ne dezlegăm de la geamandura lui Riza Vural şi punem prova pe nordul Bosforului. Bătrânul încă verde, cu părul lui de un alb-coliliu ne-a adus struguri Afuz Ali şi fructe sudice, cofeturi pentru copiii noştri şi, surpriză… un bloc de gheaţă.

Iată că pentru nu se ştie câtă vreme, ne despărţim de lumea mirifică a Bosforului, lume devenită farniliară, intrată de peste doisprezece ani în circuitul anual al vacanţelor.

Urcăm strâmtoarea cu motorul şi randa.

Apoi, după ce dublăm bancul Enikioiu, întâlnim rafalele venite de la Marea Neagră. Cerul se întunecă, un ocru dens trage a furtună spre Pontul Euxin şi suntem martorii unui spectacol de necrezut.

Zeci de pescadoare rapide urcă Bosforul, gata să ne taie cu provele. Alte zeci de pescadoare coboară în golful larg de la Büyükdere-limani venind din porturile pescăreşti Rumeli-Feneri şi Andolu. Toate punţile sunt pline de mateloţii-pescari care pregătesc febril plasele şi vinciurile.

Pescadoarele cu motoarele în plin sunt gata să se abordeze în goana lor de a ocupa un loc bun de pescuit. Probabil s-a dat alarma, bancurile de peşte care urcă spre Marea

Neagră au fost interceptate aici, la câteva mile înainte de a scăpa în larg şi pescadoarele se luptă crâncen să-şi adjudece o cât mai mare parte din pradă.

Volte, strigăte, sirene, claxoane, motoare puse în plin sau în marş înapoi, scrâşnetul vinciurilor, chemările şi ordinele date prin porta-voci, viraje periculoase, marea fierbe, pescadoarele manevrează printre navele aflate la ancoră, forfota trece de la un apogeu la altul, nebunia câştigului bântuie punţile, timonierii, ori patronii cocoţaţi

în comenzile acestor caice-pescadoare ne fac semn să nu le stăm în drum, a mai rămas un petec de apă neocupat spre carantină şi vamă, acolo năvălesc trei nave care se evită în ultima clipă şi baletul se reia în aceiaşi orgie sonoră, în aceiaşi forfotă de mateloţi în cizme lungi şi şorţuri din cauciuc care scutură argintul viu scos de plase din adâncuri.

Halucinant.

De neimaginat.

Cu toată nebunia de care sunt bântuiţi, timonierii aceia ai diavolului, văzându-ne navigând sub randă, ne evită, indiferent că ne claxonează până la asurzire.

La 19.25 acostăm pentru formalităţi la Büyükdere şi fiind în tranzit, minune a minunilor, la 19.40 secundul se prezintă cu toate vizele şi formalităţile în regulă.

La orele 21.10 dublăm stânca Kiani de la ieşirea rumeliotă a Bosforului. Marea Neagră ne întâmpină cu vânt de forţa 6, valuri mari, foarte mari, cu întuneric gros şi cu ştiutele glasuri ale furtunii. Cerul este senin, bateriile s-au istovit, nu vedem compasul, dar se navighează comod ţinând şartul din prova-tribord pe Steaua Polară, ceea ce înseamnă un drum în 350°.

Se întâmplă ca în noaptea de 23 spre 24 august 1985, în ziua de24 august şi în noaptea de 24 spre 25 august, vântul să nu varieze cu o iotă nici în direcţie, nici în intensitate. Purtând randa şi focul inter pentru a menaja greementul şi coca, scoţând la fiecare cart două găletuşi de apă din santină, rotindu-se la eche din două în două ore, echipajul realizează cea mai rapidă traversadă a Mării Negre din istoricul traversadelor cu *Hai-Hui* Duminică

25 august la orele 7.21 iahtul se află la 5 mile în traversul capului Kaliakra. La ora 9.50 ne taie prova unul din feriboturile uriaşe sovietice în drum spre Varna, la 13.30 tăiem pasa de intrare în portul Mangalia, valurile sunt mari şi caligrafia notelor din „Caietul de cart” lamentabilă.

Dublăm staţiunile de pe litoral sub 2 mile. Probabil

Horia şi colegii lui sunt la Costineşti, petrecându-şi

aici o parte din ultima vacanţă de liceeni.

La ora 16.50 suntem în traversul farului Tuzla, la 6 cabluri de linia deferlanţilor şi peste 25 de minute se împlinesc 48 de ore de când ne-am dezlegat de la geamandura lui Riza Vural din Bebek Istanbul.

La 18.45 se porneşte motorul, imediat după ce dublăm digul de nord al portului comercial Constanţa. Valuri mari, vânt puternic, derivă. Cer roşu, puţină lume pe faleză.

Valuri mari în gura portului Tomis.

La orele 19.50 acostăm şi ne legăm la cheul grănicerilor.

Peste puţină vreme sosesc la iaht câţiva membrii ai iaht-clubului „Electrica" din Bucureşti, veniţi la Tomis cu iahturile şi inginerul Onofrei, skipperul de pe „*Mânuţa*", cel care ne-a îngrijit motorul înaintea plecării. Un iaht bulgăresc aşteaptă sosirea autorităţilor să poată pleca la Varna.

Se notează în Jurnalul de bord datele tehnice ale croazierei: 1 750 de mile marine parcurse în 35 de zile, însumând şi cele 7 escale. Se pune parafa iahtului şi skipperul semnează pentru conformitate.

Apoi se întâmplă reîntâlnirea neîndemânatecă între cei întorşi de pe mare şi dublul lor sălăşluitor la uscat şi se mai întâmplă reîntâlnirea cu spaţiile fixe, domestice, ramiliare în apartamentul primitor al fomiliei Asimil, apoi în receptorul telefonului vibrează glasul celei care veghează vatra şi pe nesimţite, dar perfid prezentă în fiecare celulă, marea se retrage dincolo de faleză, sub cerul înstelat biciuit de vântul din N-NE. Lăcomia de a ne întoarce la ale noastre cele de fiecare zi nu este decât aparenţă. Pentru că, nu ne putem despărţi de vânt şi de valuri, de melancolia nedefinită a plutirii cu vele în solitudinea nobilă a apelor şi de fantastica oră zero a cartului când se dă lupta dintre real şi fantasmă, când se aud vaietele celor aduşi jertfă adâncurilor şi, când, din întunericul catifelat şi misterios al cerului se-ntruchipează arhipelagurile visate, în golfurile fermecate ale cărora

frumuseţea şi binele, cinstea şi omenia, adevărul şi dreptatea stau bord în bord, bucurându-se de acelaşi generos soare al Speranţei.

Pretutindeni şi întotdeauna, în freamătul frunzişului şi în dulcele copt al verii rupestre în cerul adânc şi pur al toamnelor, şopotitor şi insinuant, mereu şi mereu, glasurile dintotdeauna vrăjite ale vântului şi valului, chemarea mereu vie şi plină de ispită a orizontului de dincolo de orizont!

Şi-atunci?

Grădiştea-pe-Argeş

24 februarie 1986 – 15 ianuarie 1987

Glosar

ALURA: direcţia prin care iahtul primeşte vântul, fată de direcţia de înaintare.

AMBARDEE: mişcare bruscă a navei într-un bord sau altul, datorată valului sau vântului.

BABORD, TRIBORD: *babord*, bordul din stânga al navei, privit de la pupa spre prova; *tribord*, bordul din dreapta al navei privit de la pupa spre prova.

BAIERE DE TERŢAROLA: bucăţi de şcotă cu ajutorul cărora se leagă randa pe ghiu, reducându-i-se suprafaţa pe vreme rea.

BANDULA: piesă de lemn de care este legată o parâmă subţire, legată la rândul ei de parâma de remorcaj, ori barbetă, care se aruncă la bord, sau de la bord, /se bate/ după necesitate…

A bate bandula.

BARBETA: parâmă folosită la amararea / legarea / navei la cheu sau geamandură.

CAIC: navă tipică pentru spaţiul egeean.

CAPELATURA: piesă din vârful catargului la care se prind manevrele fixe şi ralurile manevrelor mobile.

CAVALET: suport de lemn sau de metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.

CHILA: piesă fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia şi care susţine întreaga construcţie. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra

etrava, etamboul şi oglinda.

Etrava este piesa de la prova care închide nava şi despică apa.

Oglinda este piesa care închide nava la pupa.

CHILA FIXA: piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă în buloane de chilă sau făcând corp comun cu structura de rezistenţă, având rolul să echilibreze Iahtul sub vele, să-i permită să urce în vânt, cu statut de „hopa Mitică”.

COCKPIT: postul de navigaţie exterior al iahtului, etanş şi autovidor, unde stă timonierul sau echipajul pe timpul marşului.

La *Hai-Hui*? ca la majoritatea iahturilor până la 11 m. se află la pupa, în spatele cabinei.

DINGHY: barcă mică de serviciu, gonflabilă sau din pânză pe schelet metalic, ori rigidă, pentru naveta iaht-uscat.

FILEAZĂ: a lăsa liberă o parâmă, o şcotă, o fungă să alunece în partea opusă.

FUNGA: manevră mobilă din cablu de oţel şi sintetic folosită la ridicarea şi coborârea velelor.

GASE: ochi al unei parâme metalice sau din fibre sintetice prin care acesta se prinde de un întinzător, etc.

GHIUL: verga articulată pe catarg la partea lui inferioară, la celălalt capăt susţinut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susţinut de balansină se fixează raiul şcotei prin care se manevrează ghiul

GREEMENT: ansamblul arborilor /catargelor/ vergelor, picurilor, ghiurilor, manevrelor fixe şi mobile, precum şi al velelor unui velier. La *Hai-Hui*? greementul se compune din; catarg, ghiu şarturi, straiuri, fungi, şcote, vela randă, şi vela foc. Pe catarg mai jos de capelatură se găseşte fixată cruceta formată din două braţe /antene/ orizontale pentru călăuzirea şarturilor.

A GODILA: a imprima o mişcare spre înainte prin manevrarea unei rame aşezată la pupa sau prin cârmă.

GREN: rafală de vânt sau vânt puternic, iscat brusc,

de mare Violenţă şi de scurtă durată.

HUBLOURI: „ferestrele” navelor întotdeauna etanşe.

JAWL: iaht cu două catargei catargul al doilea /artimon/ fixat în spatele cabinei pupa, când artimonul se numeşte şi catarg

„Bate pupa”.

KETCH: iaht cu două catarge, catargul al doilea /artimonul/ fixat înaintea cabinei pupa.

LOCH: indicator de viteză şi totalizator de mile marine.

MANEVRE FIXE! parâme din cablu de oţel care susţin catargul

Iahtului:

— Şarturile susţin catargul în borduri;

— Straiurile susţin catargul în plan longitudinal: prova, pupa.

Manevrele fixe sunt prinse în vârful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova şi pupa, la portsarturi şi portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.

MANEVRE MOBILE: fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post şi se coboară velele:

— Şcotele cu ajutorul cărora se orientează velele;

— Murele cu ajutorul cărora se trag velele.

Pungile sunt compuse dintr-un cablu de oţel prelungit cu unul vegetal sau din fir sintetic. Şcotele sunt în general confecţionate din fir vegetal ca şi murele:

— Balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oţel, reglează ghiul în plan vertical.

MARANGOZ: tâmplar, constructor de nave din lemn.

MERLIN; parâmă subţire formată din două şuviţe.

MOLA: molează parâmele /a da mola/ a trage la sine o parâmă dezlegată de la cheu, o şcotă, o fungă.

OCHI DE CIOARĂ: ochi practicat în velă şi întărit, prin care sunt trecute baierele de terţarolă.

OPERA MOARTA: partea de cocă de deasupra liniei de plutire.

SALAMASTRA: obiect împletit din parâmă cu care se

aplicau lovituri marinarilor. Semnul autorităţii vechilor şefi de echipaje alături de siflee.

SFILAŢA: element de bază al unei parâme vegetale, obţinută prin răsucirea spre dreapta a mai multor fire din materialul din care se fabrică parâma.

ŞA VIRARE: un tur complet de 360° pe care-l descrie catargul unui iaht, când din pricina rafalelor şi a deferlanţilor iahtul se răstoarnă cu chila în sus şi apoi revine în poziţia iniţială.

TACHEŢI: piese în formă de T servind la legarea şcotelor şi fungilor.

TALIENE: sistem de plase de pescuit fixate pe flotoare sau şcondrii /prăjini/.

TANGON – TANGONA: segment din lemn sau metalic folosit la bordul iahturilor pentru a întinde o velă.

TERŢAROLA: /a lua/ acţiunea de a diminua suprafaţa randei legând o parte din velă pe ghiu.

ŢINTEBINE: balustradă, bucată de parâmă sau cablu metalic bine amarat pe navă care oferă sprijin echipajului pe furtună.

VELE: mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecţionate din fibre sintetice /dacron/ pe care se exercită acţiunea vântului:

— Vela randă se înverghează la catarg şi ghiu;

— Focul, velă triunghiulară care se înverghează pe straiul prova;

— Şcotele ambelor vele sunt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcţie de alură, drum de urmat şi intensitatea vântului.

CUPRINS

Motivaţie; 5
O cârmă care se rupe şi ceea ce a urmat... 9
Arc peste timp 16
De la Tomis la Canakkâle 22
De la Canakkâle] a Vânti-Sâmos 46
Escală la Vânti, Polycrates, Herodot şi beiul Ion
Ghica de Samos 58
De la Samos la Kâlymnos 75

Portul pescarilor de bureţi 86
Avanpremieră la Meltemi 90
Escală la Kos 94
Meltemi avertizează!...116
Coşmar în rafalele albe... 129
Întoarcerea la Kos 136
A doua escală la Kos 139
Ikaria, artileria Diavolului 148
Duhurile negre ale nopţii 166
Intermezzo cu somn 170
6 zile şi 6 nopţi. 187
Noaptea supliciului. 209
Şi a fost ziua a şasea 213
Din nou fascinanta oră zero! 222
De la stâncile Tavşan la Canakkale 228
De la Caoakka1 hi Istanbul 231
Întoarcerea care pregăteşte Circumterra... 242
Glosar 250